

<p style="text-align: center;">Gezamenlijke G10-verklaring</p> <p style="text-align: center;">Laten we vooruitgaan Mobiliteit van de toekomst</p> <p style="text-align: center;">Versie G10 31-05-2024</p>	<p style="text-align: center;">Déclaration commune du G10</p> <p style="text-align: center;">Allons de l'avant Mobilité du futur</p> <p style="text-align: center;">Version G10 31-05-2024</p>
<p>1. Context</p> <p>De mobiliteitssituatie in ons land is zorgwekkend. De verschillende regeringen moeten sterke akkoorden durven sluiten tussen de verschillende beleidsniveaus om de samenhang van het mobiliteitsbeleid te verzekeren.</p> <p>Deze verklaring bevat de richtsnoeren van de sociale partners op het vlak van mobiliteit voor toekomstige regeringen en vestigt daarbij de aandacht op prioritaire dossiers.</p> <p>Met het oog op een duurzamere bereikbaarheid zijn de sociale partners van mening dat er moet worden gestreefd naar betere governance, beleid dat oplossingen biedt zowel voor burgers, werknemers als voor ondernemingen (waaronder op het vlak van de modal shift), kwaliteitsvolle infrastructuur en een kader voor innovatie.</p>	<p>1. Contexte</p> <p>La situation en matière de mobilité dans notre pays est préoccupante. Les différents gouvernements doivent oser conclure des accords forts entre les différents niveaux de pouvoir en vue d'assurer la cohérence des politiques de mobilité.</p> <p>La présente déclaration définit les lignes directrices des partenaires sociaux pour les prochains gouvernements en matière de mobilité et attire leur attention sur les dossiers prioritaires.</p> <p>Dans l'optique d'une accessibilité plus durable, les partenaires sociaux estiment qu'il conviendrait de miser sur une meilleure gouvernance, des politiques offrant des solutions, tant pour les citoyens, les travailleurs que pour les entreprises (y compris en termes de modal shift), des infrastructures de qualité et un cadre pour l'innovation.</p>

2. Doelstellingen	2. Objectifs poursuivis
<p>Een duurzame en performante mobiliteit die de sociale en economische ontwikkeling van Belgische ondernemingen, werknemers en burgers ondersteunt moet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het mogelijk maken tegemoet te komen aan de verzuchtingen van burgers en werknemers in termen van toegang tot goederen, diensten, werk, sociale activiteiten en diverse vrijetijdsbestedingen, op een efficiënte, veilige manier en tegen een redelijke en verantwoorde prijs. Daarbij moet bijzondere aandacht worden besteed aan mensen die te maken hebben met vervoersarmoede¹; • ondernemingen in staat stellen op een efficiënte, competitieve en betrouwbare manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen/diensten op een even efficiënte, competitieve en betrouwbare manier te leveren; • bijdragen aan de verwezenlijking van de klimaat- en milieudoelstellingen en aan de verbetering van de levenskwaliteit en van de gezondheid van de burgers. <p>Om daartoe te komen is het nodig om verplaatsingen te vermijden en te verkorten, en om de economisch en ecologisch meest efficiënte vervoerswijze(n) en brandstoffen/energiebronnen te gebruiken, onder meer door ze te combineren, en dat alles zonder het concurrentievermogen aan te tasten.</p>	<p>Une mobilité durable et performante qui soutient le développement social et économique des entreprises, travailleurs et citoyens belges doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • permettre de répondre aux aspirations des citoyens et des travailleurs en termes d'accès à des biens, services, travail et activités sociales ou de loisirs diverses, de façon efficace, sûre et à un coût raisonnable et justifié. Dans ce cadre, une attention particulière sera portée aux personnes qui sont confrontées à des contraintes en matière de transport²; • permettre aux entreprises d'accéder à leurs matières premières de manière efficace, compétitive et fiable et de livrer leurs biens/services de manière tout aussi efficace, compétitive et fiable; • contribuer à la réalisation des objectifs climatiques et environnementaux et à l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des citoyens. <p>Pour ce faire, il est nécessaire d'éviter et de raccourcir les déplacements ainsi que d'utiliser le(s) mode(s) de transport et les carburants/énergies le(s) plus efficace(s) économiquement et écologiquement disponible(s), y compris en les combinant, le tout sans nuire à la compétitivité.</p>

¹ The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility (Kenyon et al. 2002). Daarbij wordt rekening gehouden met aspecten die verband houden met de situatie en de locatie (bv. landelijke omgeving) van die persoon.

²The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility (Kenyon et al. 2002). Cela considère des aspects liés à la situation de la personne tout comme de localisation de celle-ci (ex. : environnement rural).

Alle beleidlijnen en maatregelen moeten op basis van die elementen worden geïmplementeerd en geëvalueerd.	C'est sur la base de ces éléments que toutes les politiques et mesures doivent être menées et évaluées.
---	---

<p>3. Governance</p> <p>3.1 Coördinatie</p> <p>De sociale partners zijn ervan overtuigd dat de bestaande coördinatiestructuren zoals het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit, het Overlegcomité en het GEN-oriëntatiecomité moeten worden geactiveerd en benut omdat zij een meerwaarde bieden voor de samenhang en efficiëntie van het mobiliteitsbeleid. Ze vragen daarom dat er optimaal gebruik van wordt gemaakt via een oplossingsgerichte interfederale aanpak en dat hun werking transparanter wordt, met name tegenover de sociale partners.</p> <p>Ze roepen de regeringen op om een gecoördineerde en complementaire strategie te ontwikkelen (tussen federaal en gewestelijk niveau) om de duurzame mobiliteit op het grondgebied en de ruimtelijke ontwikkeling te verbeteren. In die strategie moet met name worden ingegaan op de plaats die de verschillende vervoerswijzen (inclusief de multimodale vervoerswijzen) en de aandrijvingsvormen en brandstoffen zullen innemen. Dat moet worden geformaliseerd en opgenomen in concrete overeenkomsten.</p> <p>3.2 Impactanalyse</p> <p>Het is van groot belang dat de overheden analyseren welke impact het mobiliteitsbeleid heeft op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de (lokale, regionale en nationale) economie; • burgers, werknemers en de herlokalisatie van activiteiten of woningen; • de omgeving (natuur, klimaat, leefbaarheid). <p>Daarnaast moet bij het uitwerken van ander sociaal-economisch beleid ook de impact op de mobiliteit geanalyseerd worden.</p>	<p>3. Gouvernance</p> <p>3.1 Coordination</p> <p>Les partenaires sociaux sont convaincus que les structures de coordination existantes telles que le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, le Comité de concertation et le Comité d'orientation RER doivent être activées et valorisées car elles apportent une plus-value en termes de cohérence et d'efficacité à la politique de mobilité. Ils demandent par conséquent qu'elles soient utilisées de manière optimale à travers une approche interfédérale orientée vers les solutions et que leur fonctionnement soit plus transparent, notamment vis-à-vis des partenaires sociaux.</p> <p>Ils demandent que les gouvernements développent une stratégie coordonnée et complémentaire (Fédéral-Régions) œuvrant à une meilleure mobilité durable sur le territoire ainsi qu'à un meilleur développement territorial. Cette stratégie abordera notamment la place des différents modes de transport (y compris multimodaux), types de propulsion et carburants. Ceci doit être formalisé et intégré dans des accords concrets.</p> <p>3.2 Analyse d'impact</p> <p>Il est primordial que les autorités évaluent l'impact des politiques de mobilité sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'économie (locale, régionale et nationale); • les citoyens, les travailleurs et les déplacements d'activité ou des habitations; • l'environnement (nature, climat et conditions de vie). <p>En outre, l'impact sur la mobilité doit également être analysé lors de l'élaboration d'autres politiques socio-économiques.</p>
---	--

Een dergelijke analyse moet worden gerealiseerd en moet openbaar beschikbaar zijn.

3.3 Meten is weten

Het is essentieel dat de overheden instrumenten ontwikkelen om de vervoersstromen op het grondgebied (inclusief de internationale verkeersstromen van het gehele grondgebied) en de gebruikte vervoersmiddelen op regelmatige basis goed in kaart te brengen, in samenwerking met de relevante instanties. Dat is een essentiële stap in de richting van een efficiënt beheer van de vervoersstromen en een betere samenwerking tussen de verschillende spelers. Om daartoe te komen, zullen de bestaande instrumenten gevaloriseerd worden.

3.4 Controle op de uitvoering van beslissingen

Om volkomen efficiënt te zijn en een eerlijke concurrentie tussen spelers te garanderen en sociale dumping te vermijden, moeten Europese, federale en sectorale wetten en regels onderworpen worden aan effectieve controles door de overheden.

3.5 Administratieve vereenvoudiging

Administratieve vereenvoudiging, voor zowel burgers/werknemers als bedrijven/werkgevers, moet een van de essentiële criteria zijn voor het wijzigen van het huidige regelgevingskader of het aannemen van nieuwe maatregelen.

3.6 Omzetting van Europese richtlijnen

De verschillende overheden van het land moeten de relevante Europese richtlijnen en teksten op het vlak van mobiliteitsbeleid tijdig omzetten met respect voor het principe van het level playing field. Een snelle en getrouwe omzetting biedt een stabiel en zeker kader voor de verschillende betrokken actoren, waaronder de economische.

Ces évaluations doivent être réalisées et rendues publiques.

3.3 Mesurer, c'est savoir

Il est indispensable que les autorités développent des outils en vue d'assurer de manière régulière une bonne cartographie des flux de transport sur le territoire (y compris les flux de transport internationaux sur l'ensemble du territoire) et des moyens de transport utilisés, en collaboration avec les instances pertinentes. C'est une étape indispensable à la gestion efficace des flux de transport ainsi qu'à une meilleure collaboration entre les différents acteurs. À cet effet, les outils existants seront valorisés.

3.4 Contrôle de mise en œuvre de décisions

Pour être pleinement efficaces et assurer une concurrence loyale entre acteurs et éviter le dumping social, les lois et réglementations européennes, fédérales et sectorielles doivent faire l'objet de contrôles effectifs de la part des autorités.

3.5 Simplification administrative

La simplification administrative, tant pour les citoyens/travailleurs que pour les entreprises/employeurs, doit être un des critères essentiels guidant toute modification du cadre réglementaire actuel ou toute adoption de nouvelles mesures.

3.6 Transposition de directives européennes

Les différentes autorités du pays doivent transposer les directives et textes européens pertinents en matière de mobilité dans les temps en respectant le principe de level playing field. Une transposition rapide et fidèle offre un cadre stable et sûr aux divers acteurs concernés, dont les acteurs économiques.

<p>4. Burgers en werknemers: vervoersoplossingen en modal shift</p> <p>Regeringen moeten de kwaliteit en betrouwbaarheid van het vervoer garanderen, in het bijzonder door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de stiptheid, de commerciële snelheid en het comfort van het openbaar vervoer te verbeteren; • infrastructuur uit te bouwen (multimodale knooppunten) die toelaat dat mensen kunnen overstappen van de ene vervoerswijze op de andere (en die dus op die manier de modal shift bevordert), met inbegrip van beveiligde parkeermogelijkheden (voor zowel auto's als fietsen) en toegang tot gedeelde mobiliteit; • geïntegreerde openbaarvervoersdiensten (met perfect op elkaar aansluitende trein-, bus-, tram- en metronetten) aan te bieden die optimaal functioneren met dienstregelingen die op elkaar zijn afgestemd en met een zekere mate van flexibiliteit worden toegepast om maximaal succesvolle overstappen te garanderen; • het openbare en private vervoersaanbod (gedeelde mobiliteit) te integreren via MaaS³-diensten: informatie over oplossingen (routes, combinaties van vervoersmiddelen enz.) en boekingsystemen. Er moet ook aandacht besteed worden aan de digitale kloof om te voorkomen dat een deel van de bevolking wordt uitgesloten. Om de samenhang tussen de in de toekomst ontwikkelde initiatieven te verzekeren en een volledig 	<p>4. Citoyens et travailleurs : solutions de transport et modal shift</p> <p>Les gouvernements assureront la qualité et la fiabilité des transports notamment en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • améliorant la ponctualité, la vitesse commerciale et le confort des transports publics; • développant les infrastructures (nœuds multimodaux) permettant le passage d'un mode de transport à un autre (favorisant de la sorte le modal shift), y compris au niveau des possibilités de stationnement sécurisé (tant pour les voitures que pour les vélos) et d'accès à de la mobilité partagée; • fournissant des services de transports publics intégrés, (avec des réseaux de trains, de bus, de tramways et de métros parfaitement interconnectés) fonctionnant de manière optimale avec des horaires mis en concordance et appliqués avec une certaine flexibilité afin de garantir au maximal les correspondances réussies; • intégrant les offres des transports publics et privés (mobilité partagée) via des services MaaS⁵ : informations sur les solutions (itinéraires, combinaisons de moyens de transport...) et systèmes de réservation. Il convient également de prêter attention à la fracture numérique pour éviter qu'une partie de la population ne soit exclue. Pour assurer une cohérence entre les initiatives qui seront développées à l'avenir et garantir un écosystème MaaS
--	--

³ "Mobility as a Service is de integratie en toegang tot verschillende publieke en private vervoersmodi in één digitaal mobiliteitsaanbod. Op basis van realtime informatie en persoonlijke voorkeuren biedt MaaS de reiziger een aanbod op maat van multimodale en vraaggestuurde mobiliteitsdiensten via een digitaal platform (bv. een mobiele app), inclusief betaling en afhandeling van transacties." Bron: Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

⁵ Mobility as a Service est l'intégration et l'accès à différents modes de transport publics et privés dans une seule offre de mobilité numérique. Sur la base d'informations en temps réel et de préférences personnelles, le MaaS offre au voyageur une gamme personnalisée de services de mobilité multimodaux et axés sur la demande via une plateforme numérique (par exemple, une application mobile), y compris le traitement des paiements et des transactions. Source : Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

<p>geïntegreerd en efficiënt MaaS-ecosysteem te garanderen, moeten de federale en regionale overheden een algemeen kader creëren dat de totstandbrenging van een MaaS-ecosysteem dat zijn gegevens⁴ optimaal benut om de mobiliteit te verbeteren, mogelijk maken;</p> <ul style="list-style-type: none"> • de tarieven van het openbaar vervoer sterker te integreren, wat leidt tot één enkel vervoerbewijs en één geïntegreerd tarief waarmee de diensten van de verschillende openbare alsook private vervoeroperatoren (zoals deelsystemen) op vrijwillige basis kunnen worden gecombineerd. Bestaande preferentiële tarieven voor doelgroepen moeten in dat verband worden gehandhaafd en openbaarvervoeroperatoren moeten ernaar streven die preferentiële tarieven voor alle producten te harmoniseren; • lokale en andere ondernemingen, werknemers en overheden aan te moedigen om samenwerking - (her)groepering - tussen werknemers te ondersteunen en hen creatief aan te moedigen om hun verplaatsingen te bundelen. Bij het bundelen van informatie moet de vertrouwelijkheid van de gegevens van werknemers en werkgevers worden beschermd. Het gaat daarbij onder meer om het vergemakkelijken van contacten (tussen bedrijven en met openbaarvervoeroperatoren) binnen eenzelfde bedrijvenzone wat in het ideale geval leidt tot mobiliteitsplannen. Binnen die context is een belangrijke rol weggelegd voor de beheerders van (intergemeentelijke ...) bedrijventerreinen. <p>Het is daarnaast cruciaal om kwaliteitsvolle vervoermogelijkheden te verzekeren tussen de verschillende gewesten van het land en hun bedrijvenzones: continuïteit (bestaan, kwaliteit en onderhoud) van de wegen, fietspaden en het spoor, aangevuld met een openbaarvervoeraanbod en geïntegreerde multimodale diensten tussen</p>	<p>complètement intégré et performant, les autorités fédérales et régionales doivent créer un cadre général permettant la création d'un écosystème MaaS valorisant ses données⁶ pour améliorer la mobilité;</p> <ul style="list-style-type: none"> • réalisant une plus grande intégration tarifaire dans les transports publics, aboutissant à un billet unique et à un tarif intégré unique permettant de combiner les services de différents opérateurs de transport publics ainsi que privés (tels que les systèmes partagés) sur base volontaire. Les tarifs préférentiels existants pour les groupes cibles doivent être maintenus à cet égard et les opérateurs de transport public doivent s'efforcer d'harmoniser ces tarifs préférentiels pour tous les produits; • incitant les entreprises, les travailleurs et les autorités, y compris locales, à soutenir et encourager, de manière créative, la collaboration – (re)groupement – entre travailleurs de manière à mutualiser leurs trajets. Lors de la compilation des informations, la confidentialité des données des travailleurs et des employeurs doit être protégée. Il s'agit entre autres de faciliter les contacts (entre entreprises et avec les opérateurs de transport public) d'une même zone d'activité menant idéalement à des plans de mobilité. Dans ce cadre, les gestionnaires de zones d'activités (intercommunales...) ont un rôle clé à jouer. <p>Il est également crucial d'assurer des possibilités de transport de qualité entre les différentes Régions du pays et leurs zones d'activités : continuité (existence, qualité et entretien) des routes, des pistes cyclables et du rail, complétée par une offre de transports publics et des services multimodaux intégrés entre les Régions,</p>
--	--

⁴ met inachtneming van de vertrouwelijkheid van gegevens

⁶ dans le respect de la confidentialité des données

<p>de gewesten, eveneens met als doel de mobiliteit op de arbeidsmarkt te verbeteren. Het behalen van een rijbewijs kan ook bijdragen tot een betere multimodale mobiliteit voor burgers en werknemers.</p> <p>Specifiek voor treinen zou het wenselijk zijn om een fietsbeleid te ontwikkelen voor fietsen in de treinen zonder verlies van comfort voor de passagiers.</p>	<p>aussi afin d'améliorer la mobilité sur le marché du travail. L'obtention du permis de conduire peut aussi contribuer à une meilleure mobilité multimodale des citoyens et des travailleurs.</p> <p>Spécifiquement au niveau des trains, il serait souhaitable de développer une politique relative aux vélos dans les trains sans perte de confort pour les passagers.</p>
--	---

<p>5. Goederen</p> <p>Het is belangrijk dat overheden het 'Goederenplan' (spoor) in al zijn facetten blijven ondersteunen en uitvoeren. Een dergelijk plan ondersteunt het spoor en de modal shift.</p> <p>Overheden moeten bedrijven op een creatieve manier aanmoedigen om samen te werken – (her)groeperen van capaciteit of middelen – en hun vervoersstromen te bundelen, terwijl de vertrouwelijkheid van de informatie (commerciële informatie of informatie met betrekking tot de vervoerde goederen) wordt beschermd. Dergelijke hergroeperingen kunnen het vinden van oplossingen voor de 'last miles' vergemakkelijken.</p> <p>Om de congestie van het wegverkeer te verlichten, is het belangrijk om het leveren – op een duurzame manier, ook in termen van respect voor de huidige sociale wetgeving – van goederen zo gelijkmatig mogelijk over de volledige dag te verdelen. De overheden moeten daar, met een zo groot mogelijke harmonisatie tussen gewesten en tussen gemeenten, aan bijdragen.</p> <p>In het kader van de herziening van de EU-richtlijn inzake afmetingen en gewichten (COM(2023) 445 final) moeten de regeringen hun steun verlenen aan het voorstel van de Commissie om het maximumgewicht van vrachtwagens in het internationale verkeer op 44 ton vast te leggen wanneer grenslidstaten zelf dat maximumgewicht hoger dan 40 ton (uit de huidige richtlijn) in hun nationale wetgeving hebben opgenomen. Op die manier kunnen</p>	<p>5. Marchandises</p> <p>Il est important que les gouvernements continuent à soutenir et à mettre en œuvre le Plan marchandises (rail) sous toutes ses facettes. Un tel plan soutient le rail et le modal shift.</p> <p>Les gouvernements doivent encourager, de manière créative, la collaboration – (re)groupement de capacité ou de ressources – entre entreprises de manière à mutualiser leurs flux de transport, tout en protégeant la confidentialité des informations (commerciales ou relatives aux marchandises transportées). De tels regroupements peuvent faciliter l'émergence de solutions pour les last miles.</p> <p>En vue de décongestionner le trafic routier, il est important de pouvoir répartir le plus possible la fourniture – de manière durable y compris au niveau du respect de la législation sociale actuelle – de biens tout au long de la journée. Les autorités doivent œuvrer à cette fin de manière la plus harmonisée possible entre Régions et entre communes.</p> <p>Dans le cadre de la révision de la directive européenne « Poids et Mesures » (COM(2023) 445 final), les gouvernements doivent soutenir la proposition de la Commission qui légalise le poids maximum des camions à 44 tonnes en trafic international lorsque les États membres frontaliers ont eux-mêmes adopté cette limite supérieure à 40 tonnes (de la directive actuelle) dans leur législation nationale. Cela permettra notamment le</p>
---	--

<p>Belgische vervoerders met 44 ton de Frans-Belgische grens passeren.</p> <p>Om de circulaire economie te bevorderen, dient dringend werk gemaakt te worden van een eenheidsmarkt voor afvalstoffen. Hierbij dient de regelgeving voor grensoverschrijdend transport van afvalstoffen voor recyclage geharmoniseerd te worden.</p> <p>De nationale luchthaven speelt een sleutelrol in het passagiers- en vrachtvervoer en zorgt voor welvaart en directe werkgelegenheid voor meer dan 25.000 mensen. Daarom moet er toegezien worden op een vlotte bereikbaarheid, inclusief voor de betrokken werknemers, van dat economische ecosysteem, via een openbaar/duurzaam vervoer.</p> <p>Passagiersvliegtuigen vervoeren naast passagiers ook vracht en pakketten. Dat levert hen aanzienlijke extra inkomsten op. Op die manier vormen ze een wederzijds ondersteunend ecosysteem met de luchtvrachtmaatschappijen. Binnen dat kader moet de nationale luchthaven in staat zijn om die vrachtactiviteit doeltreffend voort te zetten. De regeringen moeten samen met de betrokken stakeholders een visie definiëren die de nationale luchthaven in staat stelt om die activiteit op een duurzame manier te ontwikkelen, waarbij ze verzekert dat de luchthaven de doelstellingen van de Green Deal voor koolstofneutraliteit tegen 2050 onderschrijft.</p> <p>Om alternatieven te bieden voor korteafstandsvluchten vanaf de nationale luchthaven en haar rol als hub te bevestigen, zou de luchthaven bovendien moeten kunnen genieten van snelle spoorverbindingen met de grote steden van ons land en met de buurlanden (bijvoorbeeld via toegang tot hst-lijnen).</p>	<p>passage à 44 tonnes de la frontière franco-belge par les transporteurs belges.</p> <p>Pour promouvoir l'économie circulaire, il est urgent de créer un marché unique des déchets. Pour ce faire, il convient d'harmoniser les réglementations relatives aux transferts transfrontaliers de déchets en vue de leur recyclage.</p> <p>L'aéroport national joue un rôle clé dans le transport des passagers et du fret, il crée de la prospérité et fournit de l'emploi direct à plus de 25.000 personnes. Il faut donc veiller à ce que cet écosystème économique soit facilement accessible (y compris pour les travailleurs concernés) par le biais d'un transport public / durable.</p> <p>Les avions destinés au transport de passagers acheminent – en même temps que leurs passagers – du fret et des colis. Ceci leur offre des revenus additionnels non négligeables. De la sorte, ils forment avec les sociétés de fret aérien un écosystème se soutenant mutuellement. Dans ce cadre, l'aéroport national doit pouvoir continuer efficacement cette activité de fret. Les gouvernements, avec les stakeholders concernés, doivent définir une vision permettant le développement de l'activité à l'aéroport national de manière durable tout en s'assurant que l'aéroport s'inscrive dans les objectifs du Green Deal visant la neutralité carbone en 2050.</p> <p>Par ailleurs, en vue d'offrir des alternatives aux vols courtes distances depuis l'aéroport national et de confirmer son rôle de hub, celui-ci devrait pouvoir bénéficier de liaisons ferroviaires rapides avec les grandes villes de notre pays ainsi qu'avec les pays voisins (par exemple via l'accès à des lignes TGV).</p>
<p>6. Infrastructuur</p> <p>Het is cruciaal dat wordt gegarandeerd dat onze vervoersinfrastructuur in de breedste zin van het woord regelmatig wordt onderhouden en nauwgezet wordt gecontroleerd (openbare en transparante verslaggeving). Versleten</p>	<p>6. Infrastructures</p> <p>Assurer l'entretien régulier et le suivi scrupuleux (reporting public et transparent) de nos infrastructures de transport au sens large est primordial. Une infrastructure de transport qui se dégrade, outre les risques qu'elle représente en termes de sécurité,</p>

<p>vervoersinfrastructuur zorgt, naast de veiligheidsrisico's, vaak voor een lagere commerciële snelheid en schaadt de kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer dat er gebruik van maakt.</p> <p>Daarnaast is het belangrijk om concrete plannen uit te werken voor de ontwikkeling van infrastructuur (inclusief 'charging and refuelling stations') of de versterking/modernisering ervan met het oog op de mobiliteit van morgen.</p> <p>Om doeltreffend te zijn, moet de coördinatie van werkzaamheden op de openbare weg tussen infrastructuurbeheerders worden verzekerd. Hetzelfde geldt voor kwaliteitsvolle informatieverstrekking aan de gebruikers (waaronder de gebruikers van het openbaar vervoer) over die werkzaamheden en de impact ervan.</p> <p>Daarnaast moeten de stromen op zowel het spoorweginet (smart traffic management) als op wegniveau (adaptieve snelheid, interactie tussen bestuurder en infrastructuur, beschikbare parkeerplaatsen, gegevensverzameling over de staat van de infrastructuur, realtime-informatie over de staat van vervoersnetten enz.) actief worden beheerd.</p> <p>Al die elementen⁷ moeten het mogelijk maken om, op het spoor, situaties van verzadiging van het netwerk, waarbij voorrangregels tussen treinen moeten worden toegepast, zoveel mogelijk te vermijden.</p> <p>Er moet worden geïnvesteerd in veilige infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Dat is een belangrijk element van de modal shift en om het gebruik van zachte vervoerswijzen te bevorderen. Zo zou het netwerk van fietssnelwegen zich over heel het Belgische grondgebied moeten uitstrekken.</p>	<p>limite souvent la vitesse commerciale et nuit à la qualité des services offerts par les transports publics qui l'empruntent.</p> <p>Par ailleurs, il est important d'élaborer des plans concrets de développement d'infrastructures (y compris les « charging and refuelling stations ») ou de renforcement/modernisation de celles-ci pour la mobilité de demain.</p> <p>En vue d'être efficace, la coordination des travaux de voirie entre gestionnaires d'infrastructures doit être assurée. Il en est de même pour la bonne information des utilisateurs (dont ceux des transports publics) sur ces travaux et leurs impacts.</p> <p>En outre, il faut organiser une gestion active des flux tant sur le réseau ferroviaire (« smart traffic management ») qu'au niveau routier (vitesse adaptative, interaction conducteur-infrastructure, emplacements de parking disponibles, collecte de données sur l'état de l'infrastructure, information en temps réel de l'état des réseaux de transport...).</p> <p>Tous ces éléments⁸ doivent permettre, au niveau ferroviaire, d'éviter le plus possible les situations de saturation du réseau impliquant l'application des règles de priorité entre les trains.</p> <p>Il faut investir dans des infrastructures sûres pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit d'un élément important du modal shift et pour promouvoir l'utilisation des modes de transport doux. Le réseau de routes rapides cyclables devrait ainsi s'étendre sur l'ensemble du territoire belge.</p>
--	--

⁷ onderhoud, opvolging, ontwikkeling, versterking/modernisering van de infrastructuur, coördinatie van werkzaamheden en stroombeheer

⁸ entretien, suivi, développement, renforcement/modernisation de l'infrastructure, des travaux ainsi que gestion des flux

<p>7. Financiering</p> <p>Voor wat de financiering van productieve overheidsinvesteringen (die niet dienen voor lopende uitgaven, maar voor investeringen waarvan de inkomsten op lange termijn groter zijn dan de uitgaven) in mobiliteit betreft, is het wenselijk dat er alsnog een alternatieve behandeling van bepaalde overheidsinvesteringsprojecten in de tekortnorm van de Europese economic governance wordt voorzien. Daarnaast kan er een vervolginstrument komen op de Faciliteit voor Herstel en Veerkracht, wat het mogelijk zou maken om de Europese openbare investeringen op te krikken en de dubbele – digitale en ecologische – transitie te ondersteunen.</p> <p>De financiering van infrastructuur voor mobiliteit door publiek-private samenwerkingen is ook een oplossing die moet worden overwogen. Dergelijke partnerschappen moeten welomschreven zijn (verbintenissen aan beide kanten), mogen geen zuiver budgettaire doelstelling hebben (bv. sale en lease-back) en moeten een positieve maatschappelijke impact hebben, ook op lange termijn.</p>	<p>7. Financement</p> <p>Concernant le financement des investissements publics productifs (ne servant pas pour des dépenses courantes mais pour des investissements dont les recettes à long terme sont plus importantes que les dépenses) pour la mobilité, un traitement alternatif de certains projets d'investissement public dans la norme de déficit de la gouvernance économique européenne est souhaitable. Par ailleurs, un instrument succédant à la Facilité pour la reprise et la résilience peut être prévu, qui permettrait de stimuler les investissements publics européens et de soutenir la double transition numérique et écologique.</p> <p>Le financement des infrastructures pour la mobilité via des partenariats public-privé est également une solution à prendre en compte. De tels partenariats doivent être bien définis (engagements des uns et des autres), ne peuvent pas poursuivre un objectif purement budgétaire (ex. : sale et lease-back) et doivent avoir un impact sociétal positif, y compris à long terme.</p>
<p>8. Fiscaliteit</p> <p>Fiscaal beleid moet, net als ander beleid, vooraf worden onderworpen aan een impactanalyse (zie 3.2 'Impactanalyse') en indien nodig moeten er begeleidende maatregelen worden overwogen.</p> <p>Die fiscaliteit moet in overeenstemming zijn met de doelstellingen onder punt 2.</p> <p>Modulering</p> <p>Op basis van een interfederale aanpak moet een fiscaliteit worden uitgerold voor alle voertuigen op de weg (wagens, vrachtwagens, bestelwagens, motorfietsen) die de te dragen lasten moduleert in functie van de werkelijke bepalende elementen van de collectieve kosten (luchtverontreiniging, congestie of infrastructuurkosten). Een dergelijke fiscaliteit vormt een stimulans om</p>	<p>8. Fiscalité</p> <p>Les politiques fiscales, tout comme les autres politiques, doivent faire l'objet d'une analyse d'impact préalable (cf. 3.2 "Analyse d'impact") et des mesures d'accompagnement doivent être envisagées si nécessaire.</p> <p>Cette fiscalité doit s'inscrire dans les objectifs formulés sous le point 2.</p> <p>Modulation</p> <p>Sur la base d'une approche interfédérale, il faudrait déployer une fiscalité pour l'ensemble des véhicules sur la route (voitures, camions, camionnettes, motos) modulant la charge à supporter en fonction des déterminants réels des coûts collectifs générés (pollution atmosphérique, congestion ou coût de l'infrastructure). Une</p>

<p>de infrastructuur beter te gebruiken naargelang het tijdstip.</p> <p>Het zou een fiscaliteit zijn die:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zou variëren volgens het tijdstip en de locatie; • het principe van internalisering van externe kosten zou toepassen; • gericht zou zijn op het sturen van het gedrag dat die externe kosten veroorzaakt; • de inkomsten uit die heffing rechtstreeks zou toewijzen aan de verbetering van de vervoersinfrastructuur en -diensten. <p>De invoering van een dergelijke heffing zou in de plaats komen van belastingen die verband houden met eigendom, d.w.z. de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting. Ze zou van toepassing zijn op alle voertuigen (inclusief buitenlandse voertuigen) die op het grondgebied rijden.</p> <p>De uitwerking van zo'n systeem zou een kilometerheffing kunnen zijn.</p> <p>Duurzame stimulansen</p> <p>Het is belangrijk om een coherente/geharmoniseerde en transparante fiscale en parafiscale behandeling die duurzame mobiliteitskeuzes voldoende ondersteunt te bevorderen, alsook gepaste beperkingen inhoudt om niet-duurzame mobiliteitskeuzes te vermijden.</p> <p>Mobiliteitsbudget</p> <p>De sociale gesprekspartners herhalen hun wens om het mobiliteitsbudget enkel te gebruiken als antwoord op de mobiliteitsuitdagingen waarmee ons land wordt geconfronteerd (meer bepaald om mobiliteit duurzamer te maken en multimodaliteit te bevorderen).</p>	<p>telle fiscalité incite à mieux utiliser l'infrastructure dans le temps.</p> <p>Cela pourrait être une fiscalité qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> • varierait selon l'heure de la journée et le lieu; • matérialiserait le principe de l'internalisation des coûts externes; • viserait à orienter les comportements générant ces coûts externes; • allouerait directement les recettes de cette redevance dans l'amélioration des infrastructures et services de transport. <p>La mise en place d'une telle redevance remplacerait les taxes liées à la possession, c.-à-d. la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation. Elle serait applicable pour tous les véhicules (y compris étrangers) roulant sur le territoire.</p> <p>Un tel système pourrait prendre la forme d'une redevance kilométrique.</p> <p>Incitants durables</p> <p>Il est important d'avoir un traitement fiscal et parafiscal cohérent/harmonisé et transparent comportant des soutiens suffisants pour promouvoir l'adoption de choix durables en matière de mobilité ainsi que des mesures adéquates pour éviter les choix de mobilité non durables.</p> <p>Budget mobilité</p> <p>Les interlocuteurs sociaux rappellent leur souhait de voir le budget mobilité être uniquement utilisé pour apporter une réponse aux défis en matière de mobilité auxquels notre pays est confronté (plus précisément, pour rendre la mobilité plus durable et favoriser la multimodalité).</p>
--	---

9. Innovatie

Het is belangrijk om een kader te scheppen dat innovatie aanmoedigt. Wanneer dat nodig is, moet een dergelijk kader het mogelijk maken om tests uit te voeren (hetgeen specifieke technologische uitzonderingen kan vereisen op wetgevend vlak), waarbij de veiligheid en zekerheid van die tests gegarandeerd worden. Als een test overtuigend blijkt, zou de wetgeving aangepast moeten worden om de uitrol van het nieuwe concept/de nieuwe technologie toe te staan. Het gaat ook om het vergemakkelijken van niet-technologische innovaties (stedelijke distributiecentra, leveringen per vrachtfiets ...). Steden en gemeenten moeten die innovaties ondersteunen door een gepast regelgevend kader te ontwikkelen. Innovatie kan ook een interregionaal samenwerkingskader vereisen. Dat kader moet toestaan om de rol van 'accelerator' te spelen door de transitie te stimuleren en multiplicatoreffecten te veroorzaken.

Om e-commerceleveringen en -retourzendingen duurzamer te maken, moet er een drieledig beleid worden gevoerd om:

- de vervoerswijzen die worden gebruikt voor de levering en retourzending van producten duurzamer te maken;
- leveringen en retourzendingen te optimaliseren door logistieke stromen samen te laten werken en te groeperen;
- de mogelijkheid te ontwikkelen om leveringen en retourzendingen via automatische lockers of ophaalpunten te laten verlopen.

Bovendien moeten, zo snel mogelijk binnen het kader van een EU-regelgeving, leveringskosten duidelijk en transparant worden aangekondigd alsook een retourkost worden gefactureerd.

9. Innovation

Il est important de mettre en place un cadre encourageant l'innovation. Lorsque cela est nécessaire, un tel cadre doit permettre d'effectuer des tests (ce qui peut nécessiter des exceptions technologiques spécifiques au niveau législatif), tout en garantissant la sécurité et la sûreté de ceux-ci. Si un test s'avère convaincant, la législation devrait être adaptée en vue de permettre le déploiement du nouveau concept/de la nouvelle technologie. Il s'agit également de faciliter des innovations non technologiques (centres de distribution urbains, livraisons par vélo-cargo...). Les villes et communes doivent soutenir ces innovations en développant un cadre réglementaire approprié. L'innovation peut également nécessiter un cadre de coopération interrégional. Ce cadre doit permettre de jouer un rôle « accélérateur » stimulant la transition et produisant des effets multiplicateurs.

Plus spécifiquement, pour rendre les livraisons et les retours de l'e-commerce plus durables, une politique à trois volets doit être menée afin de :

- rendre plus durables les modes de transport utilisés pour les livraisons et les retours de produits;
- optimiser les livraisons et les retours par la coopération et le regroupement des flux logistiques;
- développer la possibilité pour les livraisons et les retours de passer par des casiers automatiques ou des points de retrait.

Par ailleurs, les coûts de livraison doivent, aussi vite que possible dans le cadre d'une réglementation européenne, être annoncés de manière claire et transparente, et un coût pour les retours facturé.

<p>10. Rol en opdrachten voor de sociale partners</p> <p>10.1 Een bron van kennis</p> <p>Het mobiliteitsprobleem is een collectieve verantwoordelijkheid en kan alleen worden opgelost op een geïntegreerde manier, vertrekkende van ieders bevoegdheden en in overleg met de sociale partners. Hun kennis van de gewoonten, behoeften en realiteiten van de verschillende spelers op het gebied van mobiliteit is een waardevolle bron van informatie voor de discussies over dit onderwerp.</p> <p>Daarom vragen de sociale partners aan de overheden en de openbaarvervoeroperatoren om binnen de overlegorganen van de sociale partners proactief geraadpleegd te worden over mobiliteitsgerelateerde onderwerpen, waaronder alle punten die in deze nota vernoemd worden, zodat zij hun verantwoordelijkheid op dit vlak kunnen opnemen. Ze benadrukken dat de werking van het sociaal overleg moet worden gerespecteerd.</p> <p>10.2 Betrokkenheid die waarde toevoegt</p> <p>Mobiliteit is een centraal thema in het sociaal overleg, ook op lange termijn. De sociale partners vragen om betrokken te blijven bij dat onderwerp op interprofessioneel, sectoraal en bedrijfsniveau, zodat het bestaande overlegmodel, dat weloverwogen akkoorden biedt die het resultaat zijn van een evenwicht tussen verschillende visies, niet wordt verstoord.</p> <p>Volgende onderwerpen waren namelijk reeds het onderwerp van cao's, adviezen, aanbevelingen, rapporten en/of nota's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de financiële bijdrage van de werkgever in de prijs van het vervoer van werknemers, de prijs van treinkaarten en het tariefbeleid van de NMBS; • de federale diagnostiek woon-werkverkeer; 	<p>10. Rôle et missions des partenaires sociaux</p> <p>10.1 Une source de connaissance</p> <p>La problématique de la mobilité est une responsabilité collective qui peut uniquement être résolue de façon intégrée sur la base des compétences de chacun et en concertation avec les partenaires sociaux. Leurs connaissances des habitudes, besoins et réalités des différents acteurs dans le domaine de la mobilité permettent d'éclairer utilement les discussions en la matière.</p> <p>Les partenaires sociaux demandent dès lors aux autorités et opérateurs de transport public d'être consultés proactivement au sein des organes de concertation des partenaires sociaux sur les sujets liés à la mobilité, dont tous les points mentionnés dans cette note, afin de leur permettre d'assumer leur responsabilité en la matière. Ils insistent sur le respect du fonctionnement de la concertation sociale.</p> <p>10.2. Une implication porteuse de plus-value</p> <p>La mobilité est un sujet récurrent de la concertation sociale, qui s'inscrit dans la durée. Les partenaires sociaux demandent de continuer à être impliqués dans cette thématique aux niveaux interprofessionnel, sectoriel et de l'entreprise, afin que le modèle de concertation existant ne soit pas dénaturé, celui-ci offrant des accords avisés, fruit d'un équilibre entre les différentes visions.</p> <p>Ainsi, les thèmes suivants ont fait l'objet de CCT, d'avis, de recommandations, de rapports et/ou de notes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs, le prix des cartes train et la politique tarifaire de la SNCB; • Le Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail;
--	---

- het platform 'Kostprijs van het woon-werkverkeer in België';
- het mobiliteitsbudget; De sociale partners zullen het gebruik van dit systeem blijven opvolgen;
- de Spoorvisie 2040 en de interfederale MaaS-visie;
- het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer;
- het openbaar vervoer.

De sociale partners vinden het dan ook zinvol en verstandig om die verschillende instrumenten te blijven beoordelen en ze verder te laten evolueren in functie van de gewoontes, de noden en de realiteit van de verschillende economische actoren.

Ze zijn er ook van overtuigd dat de sociale dialoog op de drie overlegniveau's moet worden voortgezet. Die drie niveaus vullen elkaar aan en vormen een gecoördineerd en georganiseerd systeem dat technische vaardigheden en een diepgaand inzicht in de realiteit op het terrein op alle drie niveaus combineert.

In dit kader bestaan er initiatieven op bedrijfs-, sector- en interprofessioneel-niveau.

- La Plateforme « Coûts des déplacements domicile-travail en Belgique »;
- Le budget mobilité ; les partenaires sociaux vont continuer à suivre l'utilisation de ce système;
- Vision du rail 2040 et Vision interfédérale du MaaS;
- L'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail;
- Les transports en commun.

Les partenaires sociaux estiment dès lors opportun et judicieux de continuer à évaluer ces différents outils, tout en les faisant évoluer en fonction des habitudes, besoins et réalités des différents acteurs économiques.

Ils sont également convaincus que le dialogue social doit être maintenu sur les trois niveaux de concertation. Ces trois niveaux se complètent et constituent un système coordonné et organisé, combinant des compétences techniques et une vue approfondie des trois niveaux de la réalité de terrain.

Dans ce cadre, des initiatives existent au niveau des entreprises, au niveau des secteurs, ainsi qu'au niveau interprofessionnel.

<p>10.3 Werkzaamheden van de sociale partners</p> <p>In uitvoering van punt '3.B. Mobiliteit' van het IPA 2019-2020 zal in een gemengde commissie NAR-CRB een nieuw systeem ontwikkeld worden dat inzet op het gebruik van duurzame mobiliteitsmodi en die de bestaande regelingen vereenvoudigt.</p> <p>Elektrische mobiliteit (elektrische wagens) wordt sterk gepromoot op zowel Europees als Belgisch niveau. Thuisladen is voor bepaalde gezinnen echter niet vanzelfsprekend en de regels voor het opladen zijn niet altijd even duidelijk of realistisch. Het is dan ook aangewezen om een reeks voorstellen ter verbetering daarvan evenals alternatieven voor het opladen van de elektrische auto thuis, te overwegen.</p> <p>Veel werknemers wonen en werken vandaag op plaatsen die met alle vervoermiddelen moeilijk bereikbaar zijn. Dat kan te wijten zijn aan een gebrek aan openbaar vervoer, een slechte ontsluiting van de activiteitenzones of de aard van het werk zoals verspreide tewerkstelling of onregelmatige prestaties waardoor die werknemers weinig andere opties hebben dan het vervoer per wagen voor woon-werkverkeer.</p> <p>Dat verhoogt de drempel naar werk en zet soms een rem op de verduurzaming van de mobiliteit.</p> <p>De sociale partners zullen daarop werken onder andere vanuit bestaande goede praktijken en zoeken naar structurele oplossingen om de drempels op het vlak van mobiliteit op te heffen.</p>	<p>10.3 Travaux des partenaires sociaux</p> <p>En exécution du point '3.B Mobilité' de l'AIP 2019-2020, un nouveau système misant sur l'utilisation de modes de mobilité durables et la simplification des régimes existants sera développé au sein d'une commission mixte CNT-CCE.</p> <p>La mobilité électrique (voiture électrique) est fortement poussée au niveau tant européen que belge. Cependant, la recharge à domicile ne va pas de soi pour un certain nombre de ménages et les règles entourant cette charge ne sont pas toujours très claires ou réalistes. Il serait dès lors opportun d'envisager une série de propositions d'amélioration ainsi que des alternatives pour charger les voitures électriques à la maison.</p> <p>Aujourd'hui, de nombreux travailleurs vivent et travaillent dans des endroits difficilement accessibles par l'ensemble des moyens de transport. Cela peut être dû à un manque de transports publics, à un mauvais désenclavement des zones d'activité ou à la nature du travail - effectué en des endroits différents ou selon des horaires irréguliers -, qui font que les travailleurs n'ont pas vraiment d'autre option que la voiture pour se rendre au travail.</p> <p>Cela augmente les obstacles à l'emploi et freine parfois la mobilité plus durable.</p> <p>Les partenaires sociaux y travailleront, en se basant notamment sur les bonnes pratiques existantes, et chercheront des solutions structurelles pour supprimer les obstacles à la mobilité.</p>
--	--

<p>11. Bijlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • CAO n° 19 <p>M.b.t. het woon-werkverkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> • CRB/NAR-advies van 17/04/2024 betreffende de verstrekking van inlichtingen uit de databank inzake woon-werkverkeer (CRB 2024-1060, NAR 2.417) • CAO nr. 19/11 van 08/04/2024 tot wijziging van de CAO nr. 19/9 van 23 april 2019 betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van de werknemers • NAR-advies van 08/04/2024 “Werkgeversbijdrage in het woon-werkverkeer” (NAR 2.416) • CRB/NAR-advies van 08/04/2024 “De negatieve gevolgen van de tariefaanpassing van de woon-werkabonnements beperken” (CRB 2024-1030, NAR 2.415) • CRB/NAR-advies van 27/03/2024 “Editie 2024 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer” (CRB 2024-0870, NAR 2.413) • CRB/NAR-advies van 20/09/2023 “Woon-werkverkeer per fiets : veiligheids- en welzijnsaspecten” (CRB 2023-2175, NAR 2.377) • CRB/NAR-advies van 24/01/2023 “Het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer bevorderen” (CRB 2023-0175, NAR 2.343) • CAO nr. 164 van 24/01/2023 betreffende de tegemoetkoming van de werkgever voor de verplaatsingen per fiets van de werknemer tussen zijn woonplaats en zijn plaats van tewerkstelling • CRB/NAR-verslag van 25/10/2022 “Het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer” (CRB 2022-2655, NAR 129) • CRB/NAR-advies van 11/05/2021 “De editie 2021 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer” (CRB 2021-1340, NAR 2.217) 	<p>11. Annexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • AIP n°19 <p>Concernant les déplacements domicile-travail</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avis CCE/CNT du 17/04/2024 relatif à la communication d'informations de la banque de données concernant les déplacements domicile-travail (CNT 2.417) • CCT n° 19/11 du 08/04/2024 modifiant la CCT n° 19/9 du 23 avril 2019 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports en commun publics des travailleurs • Avis CNT du 08/04/2024 « Intervention de l'employeur dans les titres de transport domicile-travail » (CNT 2.416) • Avis CCE/CNT du 08/04/2024 « Limiter les conséquences négatives de l'adaptation tarifaire des abonnements domicile-travail » (CCE 2024-1030, CNT 2.415) • Avis CCE/CNT du 27/03/2024 « L'édition 2024 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail » (CCE 2024-0870, CNT 2.413) • Avis CCE/CNT du 20/09/2023 « Les déplacements domicile-travail à vélo : aspects liés à la sécurité et au bien-être » (CCE 2023-2175, CNT 2.377) • Avis CCE/CNT du 24/01/2023 « Promouvoir l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail » (CCE 2023-0175, CNT 2.343) • CCT n° 164 du 24/01/2023 concernant l'intervention de l'employeur pour les déplacements effectués à vélo par le travailleur entre son domicile et son lieu de travail • Rapport CCE/CNT du 25/10/2022 « L'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail » (CCE 2022-2655, CNT 129) • Avis CCE/CNT du 11/05/2021 « L'édition 2021 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail » (CCE 2021-1340, CNT 2.217)
--	--

M.b.t. het vervoer per spoor/openbaar vervoer

- CRB/NAR-advies van 30/01/2024 “De prijzen van de abonnementen van de NMBS vanaf 1 februari 2024” ([CRB 2024-0339](#), [NAR 2.401](#))
- CRB/NAR-advies van 20/09/2023 “Het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen” ([CRB 2023-2160](#), [NAR 2.376](#))
- CRB/NAR-advies van 24/01/2023 “De prijs van de treinkaarten vanaf 1.2.2023” ([CRB 2023-0123](#), [NAR 2.342](#))
- CRB/NAR/FRDO-advies van 12/07/2022 “De ontwerpen van beheerscontracten en van meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel” ([CRB 2022-1750](#), [NAR 2.307](#), FRDO 2022a09n)
- CRB/NAR-advies van 09/03/2022 “Het ontwerp van spoorvisie 2040” ([CRB 2022-0600](#), [NAR 2.279](#))
- CRB/NAR-advies van 26/01/2022 “Flexibele abonnementen: hefboom voor meer woon-werkverkeer per trein” ([CRB 2022-0200](#), [NAR 2.274](#))
- CRB/NAR-advies van 26/01/2022 “De prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2022” ([CRB 2022-0190](#), [NAR 2.273](#))
- CRB/NAR-advies van 21/12/2021 “Basisprincipes voor de spoorvisie 2040” ([CRB 2021-3440](#), [NAR 2.259](#))
- CRB/NAR-advies van 29/06/2021 “De flexibele abonnementen van de NMBS” ([CRB 2021-2001](#), [NAR 2.223](#))
- CRB/NAR-advies van 29/06/2021 “Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel” ([CRB 2021-2000](#), [NAR 2.222](#))
- CRB/NAR/FRDO-advies van 02/04/2021 betreffende het plan voor herstel en veerkracht – luik «Structurele hervormingen» ([CRB 2021-0900](#), [NAR 2.212](#), FRDO 2021a04)
- CRB/NAR-advies van 20/01/2021 “De prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2021” ([CRB 2021-0125](#), [NAR 2.194](#))

Concernant le transport ferroviaire/les transports en commun

- Avis CCE/CNT du 30/01/2024 « Les prix des abonnements de la SNCB à partir du 1^{er} février 2024 » ([CCE 2024-0339](#), [CNT 2.401](#))
- Avis CCE/CNT du 20/09/2023 « Favoriser l'utilisation des transports en commun » ([CCE 2023-2160](#), [CNT 2.376](#))
- Avis CCE/CNT du 24/01/2023 « Le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2023 » ([CCE 2023-0123](#), [CNT 2.342](#))
- Avis CCE/CNT/CFDD du 12/07/2022 « Les projets de contrats de gestion et de plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel » ([CCE 2022-1750](#), [CNT 2.307](#), CFDD 2022a09f)
- Avis CCE/CNT du 09/03/2022 « Le projet de vision du rail 2040 » ([CCE 2022-0600](#), [CNT 2.279](#))
- Avis CCE/CNT du 26/01/2022 « Abonnements flexibles : leviers d'un accroissement des déplacements domicile-travail en train » ([CCE 2022-0200](#), [CNT 2.274](#))
- Avis CCE/CNT du 26/01/2022 « Le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2022 » ([CCE 2022-0190](#), [CNT 2.273](#))
- Avis CCE/CNT du 21/12/2021 « Principes de base pour la vision du rail 2040 » ([CCE 2021-3440](#), [CNT 2.259](#))
- Avis CCE/CNT du 29/06/2021 « Les abonnements flexibles de la SNCB » ([CCE 2021-2001](#), [CNT 2.223](#))
- Avis CCE/CNT du 29/06/2021 « Vers de nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel » ([CCE 2021-2000](#), [NAR 2.222](#))
- Avis CCE/CNT/CFDD du 02/04/2021 relatif au plan pour la reprise et la résilience – volet « Réformes structurelles » ([CCE 2021-0900](#), [CNT 2.212](#), CFDD 2021a04)
- Avis CCE/CNT du 20/01/2021 « Le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2021 » ([CCE 2021-0125](#), [CNT 2.194](#))

<p>M.b.t. multimodaliteit/mobiliteitsbudget</p> <ul style="list-style-type: none"> • CRB/NAR-advies van 29/11/2022 “Het luik Mobiliteitsbudget van een voorontwerp van wet houdende diverse fiscale bepalingen” (CRB 2022-3050, NAR 2.327) • CRB/NAR-advies van 29/11/2022 “Ontwerp van koninklijk besluit betreffende de berekening van het mobiliteitsbudget” (CRB 2022-3051, NAR 2.328) • CRB/NAR/FRDO-advies van 06/04/2022 “Uitwerken van een interfederale MaaS-visie” (CRB 2022-0930, NAR 2.285, FRDO 2022a03n) • CRB/NAR-advies van 28/09/2021 “Mobiliteitsbudget en fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit” (CRB 2021-2650, NAR 2.239) 	<p>Concernant la multimodalité/le budget mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avis CCE/CNT du 29/11/2022 « Le volet Budget mobilité d’un avant-projet de loi portant des dispositions fiscales diverses » (CCE 2022-3050, CNT 2.327) • Avis CCE/CNT du 29/11/2022 « Projet d’arrêté royal concernant le calcul du budget mobilité» (CCE 2022-3051, CNT 2.328) • Avis CCE/CNT/CFDD du 06/04/2022 « L’élaboration d’une vision interfédérale du MaaS » (CCE 2022-0930, NAR 2.285, CFDD 2022a03f) • Avis CCE/CNT du 28/09/2021 « Budget mobilité et verdissement fiscal et social de la mobilité » (CCE 2021-2650, CNT 2.239)
--	--