

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

16 september 2019

ANTWOORD

**van het Comité van Ministers
op de aanbeveling 890/2
met betrekking tot duurzame mobiliteit**

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

16 septembre 2019

RÉPONSE

**du Comité de Ministres
à la recommandation 890/2
sur la mobilité durable**

Het Benelux Comité van Ministers heeft met belangstelling kennisgenomen van de aanbeveling van uw Assemblee. Binnen Benelux-verband wordt reeds jaren intensief samengewerkt rond transport en daarbij werden reeds een aantal mooie resultaten verwezenlijkt, die ook het verduurzamen van het transport ten goede komen.

De laatste jaren wordt meer en meer aandacht besteed aan het thema van het duurzaam transport. In dat kader kan verwezen worden naar de Benelux Roadmap 'Mobiliteit' die door de betrokken transportministers begin maart 2018 werd vastgesteld. In het bijzijn van transportassociaties en de Europese Commissie hebben zij daarmee de krachtlijnen vastgelegd van hun gezamenlijk mobiliteitsbeleid. Het overzicht van beleidsinitiatieven en maatregelen die dienaangaande door de Benelux lidstaten, zoals hieronder opgenomen, is niet-exhaustief.

Het behouden en versterken van de logistieke toppositie van de Benelux en het beteugelen en verminderen van de negatieve effecten die gepaard gaan met die toppositie, daar gaan de ministers zich de komende 4 jaar (2018-2022) gezamenlijk voor inzetten.

A. Inzake fossiele brandstoffen

De Benelux-landen zijn actief met het bevorderen van duurzame mobiliteit en nemen concrete stappen voor het beperken van de uitstoot van broeikasgassen. Zo heeft de Nederlandse regering aangekondigd werk te maken van een ambitieus klimaatbeleid door de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49 % te beperken. Afspraken worden gemaakt tussen de overheden, het bedrijfsleven en wetenschapsinstellingen over een pakket maatregelen om de CO₂-uitstoot flink te verlagen.

De verduurzaming van de mobiliteit is een brede opgave, die naast de reductie van CO₂ ook raakt aan vraagstukken als bereikbaarheid, gezondheid en concurrentiekracht. De klimaatopgave is alleen te halen wanneer iedereen samenwerkt: overheden, industrie en bedrijfsleven. Daarom wordt de klimaatopgave geagendeerd op diverse overlegstructuren, om te kijken wat nodig en mogelijk is om de opgave voor mobiliteit zo effectief en

Le Comité de Ministres du Benelux a pris connaissance avec intérêt de la recommandation de votre Assemblée. Dans le contexte du Benelux, la coopération dans le domaine des transports est intensive depuis des années et un certain nombre de bons résultats ont déjà été obtenus, ce qui profite également à la durabilité des transports.

Ces dernières années, le thème du transport durable a aussi fait l'objet d'une attention croissante. Dans ce contexte, il peut être fait référence à la Feuille de route Benelux "Mobilité" adoptée début mars 2018 par les ministres des Transports concernés. En présence des associations de transport et de la Commission européenne, ils ont ainsi défini les grandes lignes de leur politique commune de mobilité. La liste des initiatives et mesures politiques prises dans ce domaine par les États membres du Benelux, telle que reprise ci-dessous, n'est pas exhaustive.

Les ministres travailleront ensemble au cours des quatre prochaines années (2018-2022) pour maintenir et renforcer la position de leader du Benelux en matière de logistique et pour limiter et réduire les effets négatifs associés à cette position de leader.

A. En ce qui concerne les carburants fossiles

Les pays du Benelux sont actifs dans la promotion de la mobilité durable et prennent des mesures concrètes pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le gouvernement néerlandais a annoncé travailler sur une politique climatique ambitieuse en limitant les émissions de gaz à effet de serre de 49 % d'ici 2030. Des accords sont conclus entre les autorités, les entreprises et les institutions scientifiques sur un ensemble de mesures visant à réduire sensiblement les émissions de CO₂.

Rendre la mobilité durable est une vaste tâche qui, en plus de la réduction du CO₂, touche à des problématiques telles que l'accessibilité, la santé et la compétitivité. Les ambitions climatiques ne pourront être atteintes que si tout le monde coopère: pouvoirs publics, industrie et entreprises. C'est la raison pour laquelle les ambitions climatiques ont été mises à l'ordre du jour de diverses structures de concertation afin d'examiner ce qui est nécessaire

efficiënt mogelijk te bereiken en hierover concrete afspraken te maken.

In België zullen in 2025 20 % van alle verkochte personenwagens zero-emissie-voertuigen zijn; in 2030 zal dat 50 % moeten zijn. Voor de overheid zullen in 2025 alle nieuwe aangekochte voertuigen en bussen koolstofarm of zero-emissie moeten zijn. Het Vlaamse klimaatbeleidsplan bepaalt verder dat vanaf 2025 de exploitatie in stedelijke omgevingen uitsluitend nog met koolstofarme bussen gebeurt, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt.

Vanaf 2025 gebeurt verder de distributie in de stadscentra uitsluitend nog met hybride, elektrische en waterstofvoertuigen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden wordt. Bij nieuw aangekochte zware vrachtwagens bedraagt het aandeel koolstofarme voertuigen tegen 2030 minstens 5 %. In 2030 zijn minstens 30 % van de nieuw aangekochte lichte vrachtwagens/bestelwagens koolstofarme voertuigen.

Het Groothertogdom Luxemburg wenst te streven naar een fundamentele omslag in de praktijken ten aanzien van duurzame mobiliteit, met name door de uitvoering van de op 29 mei 2018 aan het grote publiek voorgestelde acties (zie www.modu2.lu).

Daarnaast wordt een paradigmaverschuiving voorgesteld voor de manier waarop mobiliteit in het Groothertogdom Luxemburg moet worden gepland: in plaats van files op te vangen door nieuwe bouwprojecten of het op grotere schaal reproduceren van de huidige problemen (door eenvoudigweg alle bestaande capaciteiten te vergroten), moet het mobiliteitsaanbod worden gepland door te anticiperen op de vraag tegen 2035 en daarvan het aanbod aan infrastructuur en openbaar vervoer af te leiden dat nodig is om duurzame mobiliteit te realiseren. De bezettingsgraad van de auto's voor het woon-werkverkeer bedraagt slechts 1,16 personen per auto voor de inwoners en 1,24 personen per auto voor grenslandelaars. Alleen al in de agglomeratie Luxemburg komen er elke ochtend auto's met 250.000 lege zitplaatsen binnen (LuxMobil 2017). Om dit potentieel te benutten en de bezettingsgraad van het woon-werkverkeer op te trekken

et possible pour mener à bien l'objectif de mobilité de la manière la plus efficace possible et parvenir à des accords concrets dans ce domaine.

En Belgique, à l'horizon 2025, 20 % de toutes les voitures personnelles vendues seront des véhicules zéro émission; en 2030 cela devra être 50 %. Pour les pouvoirs publics, en 2025, tous les nouveaux véhicules et bus achetés devront être à faibles émissions de carbone ou zéro émission. Le plan climat de la Flandre prévoit qu'à partir de 2025, seuls des bus à faibles émissions de carbone pourront encore être exploités dans les environnements urbains, et seuls des véhicules à zéro émission circuleront dans les noyaux urbains.

Dès 2025, seuls des bus hybrides, électriques ou à hydrogène pourront encore desservir les centres-villes, et seuls des véhicules à zéro émission circuleront dans les noyaux urbains. En ce qui concerne les poids lourds neufs achetés, la part de véhicules à faibles émissions de carbone sera d'au moins 5 % d'ici 2030. En 2030, 30 % des véhicules utilitaires légers / camionnettes neufs achetés seront à faibles émissions de carbone.

Le Grand-Duché du Luxembourg entend œuvrer en faveur d'un changement fondamental des pratiques par rapport à la mobilité durable, notamment par la mise en œuvre des actions proposées le 29 mai 2018 au grand public (voir www.modu2.lu).

De plus, un changement de paradigme est proposé pour la façon dont la mobilité devra être planifiée au Grand-Duché du Luxembourg: plutôt que de suivre les embouteillages avec des chantiers ou de reproduire les problèmes actuels à une plus grande échelle (par la simple augmentation de toutes les capacités existantes), l'offre de mobilité devra être planifiée en anticipant la demande pour l'horizon 2035 et en déduisant les infrastructures et l'offre des transports en commun nécessaires pour mettre en place une mobilité durable. Le taux d'utilisation des voitures pour les trajets domicile-travail est seulement de 1,16 personnes par voiture pour les résidents et 1,24 personnes par voiture pour les frontaliers. Chaque matin, 250 000 sièges automobiles vides entrent rien que dans l'agglomération de Luxembourg-ville (LuxMobil 2017). Afin d'utiliser ce potentiel et d'augmenter le taux d'occupation jusqu'à 1,5 personnes par voiture sur les trajets

tot 1,5 persoon per auto, lanceerde het Ministerie van Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur in mei 2018 een nieuw carpoolingportaal “CoPilote”, gekoppeld aan een proefproject om een deel van de reiskosten van de carpoolers te vergoeden.

Voor wat de alternatieve brandstoffen betreft wijst het Comité van Ministers naar de nationale actieplannen (Richtlijn 2014/94/EU) over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen die onze landen eind 2016 aan de Europese Commissie hebben voorgelegd. De Benelux-landen hebben in deze plannen erop gewezen dat het van belang is om de nationale doelstellingen tegen de achtergrond van de regionale Benelux-samenwerking te behalen. In oktober 2015 werd een Benelux-Aanbeveling over dit thema ondertekend. In deze aanbeveling gaat bijzondere aandacht naar de grensoverschrijdende aspecten van de uitrol van duurzame infrastructuur en naar de nood voor een gecoördineerde aanpak ter zake. Interoperabiliteit en informatie-uitwisseling tussen systemen bij grensoverschrijdende verplaatsingen en afstemming rond betaalsystemen in verband met e-mobility zijn hierbij aandachtspunten. In 2019 werd in dat kader de kick-off gegeven van het Europees project IDACS (*ID and Data Collection for Sustainable Fuels in Europe*) in Eindhoven. Met dit project willen 15 Europese lidstaten onder coördinatie van Nederland het grensoverschrijdend gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zoals laadpalen en waterstofstations faciliteren, enerzijds door het voorzien van unieke identificatiecodes voor deze infrastructuur en anderzijds door systematisch statische en dynamische data van de infrastructuur (o.a. locaties, beschikbaarheid, prijzen) te verzamelen en te ontsluiten. Met dit project willen de deelnemende lidstaten het milieuvriendelijk en zero-emissie transport in Europa stimuleren. België is partner.

In de actieplannen zijn de doelstellingen van de landen over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof, CNG – compressed natural gas, LNG- liquid natural gas) neergelegd. Daarbij wordt tegen 2020 in een minimale dekking voorzien. De tankpunten gelden zowel voor het wegvervoer als voor de zee- en

domicile-travail, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a lancé en mai 2018 un nouveau portail de covoiturage “CoPilote”, couplé à un projet-pilote de remboursement d’une partie des frais de déplacements des covoitureurs.

En ce qui concerne les carburants de substitution, le Comité de Ministres renvoie aux plans d’action nationaux (Directive UE 2014/94/UE) sur le déploiement des infrastructures de carburants de substitution que nos pays ont soumis à la Commission européenne fin 2016. Dans ces plans, les pays du Benelux ont souligné l’importance d’atteindre les objectifs nationaux dans le cadre de la coopération régionale Benelux. En octobre 2015, une Recommandation Benelux a été signée sur ce thème. Cette recommandation accorde une attention particulière aux aspects transfrontaliers du déploiement d’infrastructures durables et à la nécessité d’une approche coordonnée dans ce domaine. L’interopérabilité et l’échange d’informations entre les systèmes lors des mouvements transfrontaliers ainsi que la coordination autour des systèmes de paiement dans le cadre de l’e-mobilité sont des domaines à prendre en considération. Dans ce cadre, le projet européen IDACS (*ID and Data Collection for Sustainable Fuels in Europe*) a été lancé en 2019 à Eindhoven. Au travers de ce projet coordonné par les Pays-Bas, quinze États membres européens souhaitent promouvoir l’utilisation transfrontalière des infrastructures pour les carburants de substitution, comme les bornes de recharge et les stations à hydrogène. D’une part, ils pourraient ces infrastructures d’un code d’identification unique; d’autre part, ils collecteraient systématiquement et mettraient à disposition les données statiques et dynamiques de l’infrastructure (emplacement, disponibilité, prix, entre autres). Par ce projet, les pays participants veulent stimuler le transport écologique et zéro émission en Europe. La Belgique fait partie des partenaires.

Les plans d’action définissent les objectifs des pays en ce qui concerne le déploiement d’infrastructures de carburants de substitution (électricité, hydrogène, gaz naturel comprimé [GNC], gaz naturel liquéfié [GNL]). Une couverture minimale est prévue d’ici 2020. Les points de ravitaillement s’appliquent aussi bien au transport routier qu’aux

binnenhavens. Bijkomende doelstellingen voor 2025 en 2030 worden in de nationale klimaatactieplannen opgenomen die tegen eind 2019 worden gefinaliseerd.

Het Benelux Comité van Ministers zal in 2019 ook aandacht besteden aan het bevorderen van de samenwerking rond milieuzones met als doel een voor de overheden, consumenten en transporteurs werkbaar kader voor het instellen van milieuzones in Benelux-steden te creëren. Een rondetafel rondom dit ontwerp werd georganiseerd in het voorjaar 2019. Vervolgoverleg is voorzien.

B. Inzake modal shift en combimobiliteit

1. Met betrekking tot het personenvervoer

Openbaar vervoer en spoor

Het is belangrijk om gebieden goed bereikbaar te houden en de reiziger en vervoerder of verlader zo goed mogelijk te bedienen in zijn reis van deur tot deur. Omdat dit vaak een ketenreis is, waarbij sprake is van verschillende modaliteiten of mobiliteitsaanbieders, moeten de systemen goed op elkaar zijn aangesloten. Het zal in de toekomst steeds minder gaan om modaliteiten, maar om de mobiliteitsketen.

Ruimtelijk efficiënte en duurzame vervoerswijzen zoals openbaar vervoer (OV), individueel en collectief maatwerkvervoer, fiets en lopen krijgen een steeds belangrijkere rol, zeker in hoog stedelijke milieus. De aansluiting tussen deze verschillende vervoerswijzen moet daarbij goed vormgegeven worden. Ook de aansluiting met de auto, bijvoorbeeld bij de ringwegen, is van belang. Maar ook buiten de steden moet het openbaar vervoer een goed alternatief bieden voor de auto.

Binnen Nederland wordt in het Toekomstbeeld openbaar vervoer gekeken naar de toekomst van knooppunten en op welke wijze de verschillende modaliteiten zo naadloos mogelijk op elkaar aan

ports maritimes et intérieurs. Des objectifs supplémentaires pour 2025 et 2030 sont repris dans les plans d'action climat nationaux qui seront finalisés d'ici la fin 2019.

Le Comité de Ministres du Benelux se concentrera également en 2019 sur la promotion de la coopération autour des zones environnementales dans le but de créer un cadre viable pour les pouvoirs publics, les consommateurs et les transporteurs en vue de créer des zones environnementales dans les villes du Benelux. Une table ronde autour de ce projet a été organisée au printemps 2019. Une concertation de suivi est prévue.

B. En matière de modal shift et de combimobilité

1. En ce qui concerne le transport de personnes

Transports en commun et rail

Il est important de maintenir la bonne accessibilité des régions et de servir aussi bien que possible le voyageur et le transporteur ou le chargeur dans son déplacement de porte-à-porte. Étant donné qu'il s'agit souvent d'un déplacement en chaîne impliquant différents modes de transport ou fournisseurs de mobilité, les systèmes doivent être bien interconnectés. À l'avenir, il sera de moins en moins question de modalités, mais plutôt de chaîne de mobilité.

Des modes de transport efficaces et durables comme les transports en commun, les transports personnalisés individuels et collectifs, le vélo et la marche jouent un rôle de plus en plus important, surtout dans les environnements fortement urbains. La connexion entre ces différents modes de transport doit par conséquent être bien organisée. De même, la connexion avec la voiture, par exemple sur les voies périphériques, s'avère cruciale. Mais en dehors des villes aussi, les transports en commun doivent représenter une bonne alternative à la voiture.

Aux Pays-Bas, la vision "Toekomstbeeld openbaar vervoer" accorde une attention à l'avenir des pôles d'échange et à la manière dont les différents modes de transport peuvent être raccordés les uns

kunnen sluiten. Naast het verbeteren van de multimodale knooppunten vindt de Nederlandse regering het van belang om de potentie die technologische ontwikkeling en digitalisering bieden, ten volle te benutten. Aantrekkelijke P+R-locaties kunnen reizigers doen besluiten een deel van de reis met het openbaar vervoer af te leggen waardoor, in vergelijking met een volledige autorit, onder andere CO₂-uitstoot wordt gereduceerd en congestie op de weg wordt verminderd.

Nederland en België hebben het afgelopen decennium reeds veel geïnvesteerd in uitbreiding van P+R-locaties. Sinds 2008 zijn er in Nederland, mede dankzij Rijksfinanciering, meer dan 12.000 extra P+R- plaatsen gerealiseerd. Het ging hierbij om nieuwe P+R-locaties, uitbreiding van P+R-locaties, als ook het verhogen van de kwaliteit ervan. De huidige focus ligt primair op het verhogen van het gebruik van de P+R-locaties. De gemiddelde bezettingsgraad ligt namelijk rond de 65 %. Doel is om middels dynamische parkeerdata de actuele beschikbaarheid van parkeerplaatsen op P+R-locaties te ontsluiten.

Een aantrekkelijk openbaar vervoer (OV)-systeem vraagt onder meer om een veilig en gemakkelijk betaalsysteem. In Nederland kan reeds met één OV-chipkaart door het hele land worden gereisd. Voor het grensoverschrijdende openbaar vervoer is samen met Duitsland, België en Luxemburg het 4-landenplatform opgericht, dat zich richt op het verbeteren van de passenger services van internationale treinreizen. Voor nieuwe ontwikkelingen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij internationale standaarden, waarmee compatibiliteit vereenvoudigd wordt (1.6).

In België wordt verwezen naar het federale ITS-plan waar aan gewerkt wordt. Dit plan onderstreept onder andere het potentieel van MaaS (*Mobility as a Service*).

Het voorzien in adequate reizigersinformatie en dienstregelingen en het openstellen van reizigersinformatie vindt men met name terug in de Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van

aux autres. En plus d'améliorer les pôles d'échange multimodaux, le gouvernement néerlandais estime important d'exploiter pleinement le potentiel offert par le développement technologique et la numérisation. Des sites P+R attractifs peuvent inciter les voyageurs à décider d'effectuer une partie de leur voyage avec les transports en commun, au lieu d'un trajet complet en voiture, ce qui permet entre autres de réduire les émissions de CO₂ et de diminuer les embouteillages sur les routes.

Les Pays-Bas et la Belgique ont déjà fortement investi dans l'extension des sites P+R au cours des dix dernières années. Aux Pays-Bas, depuis 2008, plus de 12 000 places de P+R supplémentaires ont vu le jour, en partie grâce au financement public. Il s'agissait de nouveaux sites P+R, d'extensions de sites P+R existants, mais aussi d'une amélioration de leur qualité. L'accent est actuellement placé avant tout sur le renforcement de l'utilisation des sites P+R. Le taux d'occupation moyen se situe en effet aux alentours de 65 %. L'objectif est désormais d'informer sur la disponibilité réelle des places de parking sur les sites P+R au moyen de données de parking dynamiques.

Un système attractif de transports en commun exige notamment un système de paiement sûr et simple. Aux Pays-Bas, il est déjà possible de voyager dans l'ensemble du pays avec une seule carte de transport à puce. Pour les transports en commun transfrontaliers, une plateforme composée de 4 pays a été mise sur pied avec l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg; celle-ci a pour but d'améliorer les services aux voyageurs des trains internationaux. Pour les nouveaux projets, les normes internationales sont respectées autant que possible, ce qui simplifie la compatibilité (1.6).

En Belgique, il est fait référence au plan fédéral STI en préparation. Ce plan souligne, entre autres, le potentiel de MaaS (*Mobility as a Service*).

La fourniture aux voyageurs d'informations appropriées et d'horaires et l'ouverture des informations relatives aux voyageurs est prévue notamment par le Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition,

EU-brede multimodale reisinformatiediensten. Het gaat om een interfederale, op Belgisch niveau door de ITS-Stuurgroep afgestemde bevoegdheid. Er wordt gewerkt aan een eerste ontwerp *Programme Support Action* (PSA) dat tot doel heeft een *National Access Point* uit te werken.

Met betrekking tot *Mobility as a Service* (MaaS) is in 2019 Benelux-overleg gestart met als doel op een gestructureerde manier, stap voor stap, na te gaan hoe, wat en wanneer er van overheidszijde bijgedragen kan worden aan de grensoverschrijdende uitrol van MaaS. Het bedrijfsleven wordt zijdelings betrokken bij dit overleg. Belangrijk aandachtspunt binnen dit overleg is standaardisatie met betrekking tot gegevensuitwisseling en afstemming rond betaalsystemen.

Het toekomstige beheerscontract tussen de Federale Staat België en de NMBS bepaalt dat de NMBS alle nuttige initiatieven zal nemen om derden ertoe aan te zetten internettoegang te bieden in de treinen en de stations, desgevallend door het sluiten van partnerships.

Om de internetverbinding in de trein te verbeteren zal de NMBS de mobiele operatoren faciliteren om ofwel hun versterkers ofwel hun wifi-stations in minstens de M7-rijtuigen die reeds van interne bekabeling voorzien zijn te plaatsen.

In Luxemburg is het aantal reizigers in 15 jaar tijd met 70 % toegenomen. Een zeer ambitieus investeringsprogramma voor het spoor met 2,2 miljard euro tussen 2018 en 2023 is van start gegaan, waaronder 400 miljoen euro voor nieuw rollend materieel dat tussen 2021 en 2023 wordt geleverd. Daarnaast zullen de 10 drukste stations worden uitgerust met wifi. De proefprojecten in de stations van Luxemburg en Ettelbruck zijn aan de gang sinds april 2017. Tussen 2018 en 2023 zal 388 miljoen euro in het tramvervoer worden geïnvesteerd.

In 2017 werd een beslissende stap gezet naar duurzame mobiliteit in de stad Luxemburg met de gedeeltelijke opening van het nieuwe station Howald, de inhuulding van het station

dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Il s'agit d'une compétence interfédérale coordonnée au niveau belge par le Comité de Pilotage STI. Un premier projet *Programme Support Action* (PSA) est en cours qui vise à développer un *National Access Point*.

En ce qui concerne le programme MaaS (*Mobility as a Service*), une concertation Benelux a été lancée en 2019 dans le but d'examiner étape par étape, de manière structurée, comment, quoi et quand le secteur public peut contribuer au déploiement transfrontalier du MaaS. Le secteur privé est indirectement impliqué dans la concertation. Un point important à prendre en compte dans cette concertation est la normalisation en ce qui concerne l'échange de données et la coordination autour des systèmes de paiement.

Le futur contrat de gestion entre l'État fédéral belge et la SNCB prévoit que la SNCB prendra toutes les initiatives nécessaires pour inciter des tiers à proposer un accès Internet dans les trains et les gares, le cas échéant en concluant des partenariats.

Pour améliorer la liaison Internet dans les trains, la SNCB encouragera les opérateurs mobiles à installer soit leurs amplificateurs soit leurs stations WIFI au moins dans les rames M7 déjà équipées de câbles internes.

Au Luxembourg, le nombre de voyageurs a progressé de 70 % en quinze ans. Un programme d'investissement très ambitieux dans le rail avec 2,2 milliards d'Euros entre 2018 et 2023 a été lancé, dont 400 millions d'euros pour du nouveau matériel roulant qui sera livré entre 2021 et 2023. Par ailleurs, les dix gares les plus fréquentées seront équipées du WIFI. Les projets pilotes des gares de Luxembourg et d'Ettelbruck sont actifs depuis avril 2017. Les investissements dans le tram s'élèvent à 388 millions d'Euros entre 2018 et 2023.

En 2017, une étape décisive pour la mobilité durable dans la Ville de Luxembourg a été réalisée par la mise en fonction partielle de la nouvelle gare de Howald, par l'inauguration de la gare

Pfaffenthal-Kirchberg en de tramway die dit station met de Kirchberg verbindt.

De tram rijdt nu tussen de halte *Place de l'Étoile* en *LuxExpo*. Terwijl het tramproject wordt doorgetrokken richting *Gare Centrale*, zijn in 2017 andere projecten van start gegaan, zoals de voorbereidende werkzaamheden voor de uitbreiding van het station van Luxemburg-Stad met de aanleg van een 5e en 6e perron, om meer capaciteit te bieden aan de reizigers en om langere treinen in het station toe te laten. De infrastructuurmaatregelen hebben voornamelijk betrekking op de vier hierboven genoemde doelstellingen van Modu 2.0. Zeer belangrijk is bovendien de beslissing om het openbaar vervoer in Luxemburg vanaf maart 2020 gratis te maken, zowel voor ingezetenen als voor niet-ingezetenen. Een en ander zal ook in positieve zin doorwerken in de prijs van internationale treinreizen naar Luxemburg.

Fiets

In geen ander land wordt zoveel gefietst als in Nederland, en Nederland heeft ook de ambitie om het fietsgebruik nog meer te laten stijgen. Bijvoorbeeld door het ondersteunen van het samenwerkingsverband *Tour de Force*, waarin alle overheden (rijk en decentraal) samen met stakeholders en belangenorganisaties werken aan het stimuleren van het fietsgebruik.

De fiets en de deelfiets gaan een steeds volwaardiger onderdeel uitmaken van het totale mobiliteitsstelsel (1.3). Deelfietsen en met name OV-fietsen voorzien – gezien de groeicijfers – duidelijk in een behoefte van reizigers. De laatste tijd ontstaan ook veel nieuwe, innovatieve deelfietsstelsels, al dan niet gekoppeld aan OV-locaties. Het initiatief hiertoe komt onder andere van marktpartijen, decentrale overheden en vervoerders. Dit is een indicatie dat er binnen het mobiliteitssysteem in Nederland een markt voor deelfietsen is ontstaan.

De “zachte” mobiliteit (Nederland gebruikt liever de term actieve mobiliteit) wordt in de meeste steden steeds meer gestimuleerd, omdat de voordelen voor de leefbaarheid en de kwaliteit van de publieke ruimte worden ingezien (1.9). In veel steden worden

Pfaffenthal-Kirchberg et du funiculaire qui relie cette gare au Kirchberg.

Le tram circule désormais entre l'arrêt *Place de l'Étoile* et *LuxExpo*. Pendant que le chantier du tram se poursuit en direction de la *Gare Centrale*, d'autres chantiers ont débuté au cours de l'année 2017, comme les travaux préparatoires à l'extension de la gare de Luxembourg-ville par l'aménagement d'un 5e et d'un 6e quai, pour offrir une plus grande capacité aux voyageurs et permettre l'accès à la gare de trains plus longs. Les mesures en matière d'infrastructures concernent prioritairement les quatre objectifs du Modu 2.0 énumérés plus haut. Un autre élément important est la décision de rendre les transports publics luxembourgeois gratuits à partir de mars 2020, tant pour les résidents que pour les non-résidents. Tout ceci aura également un impact positif sur le prix des voyages internationaux en train à destination du Luxembourg.

Vélo

Il n'y a pas de pays où l'on pratique autant le vélo qu'aux Pays-Bas et les Pays-Bas ont également l'ambition de faire encore progresser l'utilisation du vélo. Par exemple en soutenant le partenariat *Tour de Force* dans le cadre duquel tous les pouvoirs publics (nationaux et décentralisés) travaillent avec les parties prenantes et les groupes d'intérêts à la promotion de l'utilisation du vélo.

Le vélo et le vélo partagé vont devenir un élément à part entière du système total de mobilité (1.3). Les vélos partagés, et en particulier les “*OV-fietsen*”, comblent clairement – compte tenu des chiffres de croissance – un besoin chez les voyageurs. Un grand nombre de nouveaux systèmes innovants de vélos partagés ont vu le jour récemment, rattachés ou non à un site de transport en commun. Les acteurs du marché, les pouvoirs publics et les transporteurs en particulier sont à l'origine de cette initiative. Cela montre qu'il existe un marché pour les vélos partagés au sein du système de mobilité aux Pays-Bas.

La mobilité “douce” (les Pays-Bas lui préfèrent le terme de mobilité active) est de plus en plus encouragée dans la plupart des villes, parce que les avantages pour le cadre de vie et la qualité de l'espace public sont clairement perçus (1.9). De

daarom auto rijbanen beperkt ten gunste van de ruimte voor fietsers en voetgangers.

Nederland investeert de komende jaren extra in de aanleg van fietspaden en parkeervoorzieningen. Naast de investeringen die de decentrale overheden al doen, zal het Rijk 100 miljoen euro extra uittrekken in de komende regeerperiode om stallingen en fietssnelwegen aan te leggen. De stallingen bij stations en OV-knooppunten zijn bedoeld om te voldoen aan de toenemende vraag naar stallingsruimte. Het gebruik van de combinatie OV en fiets is de afgelopen jaren steeds met ca 5 % toegenomen, en het is daarmee een goed alternatief voor het autogebruik. Fietssnelwegen kunnen meer stedelijke centra met elkaar verbinden.

Door het toenemende gebruik van de e-bike zijn afstanden van 10 tot 20 kilometer steeds makkelijker te overbruggen voor forenzen.

In België is het fietsbeleid en het systeem van de deelfietsen vooral een gewestelijke of lokale bevoegdheid. Het Vlaamse Fietsbeleidsplan (2016) wil met een gericht beleid het potentieel van de fiets in Vlaanderen verzilveren. De aanleg van kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur blijft een prioriteit. In 2018 investeerde de Vlaamse overheid een historisch hoog bedrag van 138 miljoen euro in fietsinfrastructuur en de komende jaren zal dit bedrag nog worden opgetrokken.

Op 15 maart 2018 werd een ministerieel besluit getekend waarin 119 fietssnelwegen in Vlaanderen werden vastgelegd. Er werd een aantrekkelijke subsidieregeling uitgewerkt voor de realisatie van deze fietssnelwegen. Bijkomende investeringsbudgetten zorgden ervoor dat strategische 'missing links' eindelijk aangepakt worden.

De fiets krijgt ook een belangrijke plaats binnen het concept basisbereikbaarheid en het vervoer op maat dat vorm zal krijgen binnen de nieuwe vervoerregio's. Goed gelokaliseerde fietsparkings maken van de fiets een logische keuze in het

nombreuses villes réduisent donc les voies automobiles au profit de l'espace réservé aux cyclistes et aux piétons.

Au cours des prochaines années, les Pays-Bas renforceront leurs investissements dans l'aménagement de pistes cyclables et d'infrastructures de stationnement. En plus des investissements déjà consentis par les pouvoirs publics décentralisés, l'État déboursera 100 millions d'euros supplémentaires pour aménager des parkings pour vélos et des autoroutes cyclables. Les parkings pour vélos près des gares et des nœuds de transports en commun sont destinés à répondre à la demande croissante d'espace de stationnement. L'utilisation du vélo associé aux transports en commun a progressé de 5 % environ au cours des dernières années et constitue donc une bonne alternative à l'utilisation de la voiture. Les autoroutes cyclables permettent de relier plus de centres urbains.

Grâce à l'utilisation accrue des vélos électriques, des distances de 10 à 20 kilomètres peuvent être franchies de plus en plus facilement pour les navetteurs.

En Belgique, la politique cycliste et le système en matière de vélo partagé sont principalement une compétence régionale ou locale. Le Plan stratégique flamand pour le vélo (2016) vise à maximiser le potentiel du vélo en Flandre à l'aide d'une politique ciblée. L'installation d'une infrastructure cycliste sûre et de qualité reste une priorité. En 2018, l'Autorité flamande a investi le montant historique de 138 millions d'euros dans l'infrastructure cycliste, et augmentera encore celui-ci au cours des prochaines années.

Le 15 mars 2018 a été signé un arrêté ministériel qui prévoyait l'aménagement de 119 pistes cyclables rapides en Flandre, pour la réalisation desquelles un régime de subventions attrayant a été élaboré. Des budgets d'investissement complémentaires ont enfin permis d'établir les connexions stratégiques qui manquaient jusque-là.

Le vélo occupe également une place importante dans le concept de mobilité de base et dans le transport sur mesure qui prendra forme au sein des nouvelles régions de transport. Des parkings à vélos bien placés font du vélo un choix logique

voor- en natraject. Het aanbieden van deelfietsen bij mobipunten versterkt de combimobiliteit, waarbij reizigers vlot kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Er wordt ook aandacht geschonken aan de versterking van de fietscultuur in Vlaanderen. Met campagnes zoals de 7 km-club worden harde argumenten aangereikt om bij woonwerkverkeer van minder dan 7 kilometer te kiezen voor de fiets.

Bovendien heeft de NMBS het systeem van de Blue-bike deelfietsen opgezet. Dit is op 53 locaties 24u op 24u beschikbaar. Met de overname van de Blue-bike-aandelen van NMBS door De Lijn investeert Vlaanderen nu verder in een deelfietssysteem dat vandaag reeds goed aansluit bij het openbaar vervoeraanbod en dat de komende jaren nog sterk zal worden uitgebreid.

In 2019 is een Benelux-overleg gestart met betrekking tot fietsgebruik. Dit overleg richt zich onder andere op afstemming rond signalisatie, regelgeving met betrekking tot e-bikes, verkeersveiligheid, fietscampagnes en de plaats van de (deel)fiets in het concept van *Mobility as a Service*.

Met betrekking tot het voorzien van voldoende overstapplaatsen voor trein-tram bus en het versterken van de kwaliteit van het openbaar vervoer: het toekomstige beheerscontract dat zal worden onderhandeld tussen de Federale Staat en de NMBS hecht veel belang aan de 'modal shift'. Om die 'modal shift' te stimuleren en de 'first mile' en de 'last mile' zo goed mogelijk te verzekeren, dient de NMBS zich in te schrijven in een openbaarvervoeraanbod dat geïntegreerd is met dat van het gewestelijk openbaar vervoer enerzijds en in een globaal intermodaal aanbod anderzijds (auto's, fietsen, deelwagens en deelfietsen, enz.).

De NMBS zal samenwerken met mobiliteitspartners, met inbegrip van de gewestelijke overheden en de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen. Deze samenwerking gebeurt in overleg met het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), dat zich samen met de openbaarvervoersmaatschappijen zal buigen over de intermodaliteitsvraagstukken.

pour le début et la fin des trajets. L'offre de Points Mob renforce la multimodalité, qui permet aux voyageurs de passer facilement d'un moyen de transport à un autre. L'attention se porte aussi sur le renforcement de la culture du vélo en Flandre. Des campagnes comme le "7 km-club" présentent des arguments forts en faveur du vélo pour les trajets domicile-travail inférieurs à 7 km.

Par ailleurs, la SNCB a développé le système de partage de vélo Blue-bike. Ce dernier est disponible dans 53 sites 24h sur 24h. Avec la reprise des actions Blue-bike de la SNCB par *De Lijn*, la Flandre continue d'investir dans un système de vélos partagés déjà bien relié à l'offre de transports publics et qui sera encore considérablement étendu dans les prochaines années.

En 2019, une concertation Benelux a été lancée sur l'utilisation du vélo. Cette concertation porte, entre autres, sur la coordination de la signalisation, la réglementation concernant les vélos électriques, la sécurité routière, les campagnes cyclistes et la place du vélo (partagé) dans le concept de la mobilité en tant que service.

En ce qui concerne la mise en place de suffisamment de pôles d'échange train-tram-bus et le renforcement de la qualité des transports en commun: le futur contrat de gestion qui sera négocié entre l'État fédéral et la SNCB accorde une grande importance au "modal shift". Pour encourager ce "modal shift" et assurer autant que possible le premier kilomètre et le dernier kilomètre, la SNCB doit s'inscrire dans une offre de transports en commun intégrée avec celle des transports en commun régionaux d'une part et dans une offre intermodale globale d'autre part (voitures, vélos, voitures partagées et vélos partagés, etc.).

La SNCB collaborera avec des partenaires de la mobilité, y compris les autorités régionales et les sociétés régionales de transports en commun. Cette collaboration se fait en concertation avec le Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM), qui se penchera, avec les sociétés de transports en commun, sur les questions d'intermodalité.

De NMBS verbindt zich ertoe met de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen systematisch op zoek te gaan naar de best mogelijke intermodaliteitsoplossingen in de stations en stopplaatsen en samen te werken met de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen om intermodale oplossingen bij de klant te promoten.

De integratie van de stations in hun omgeving en hun rol op vlak van intermodaliteit moet de reizigers rechtstreeks ten goede komen.

Om de operationele invoering en de uitvoering van dit intermodaal beleid te doen slagen is evenwel de actieve medewerking van de gemeentes, provincies en gewesten absoluut noodzakelijk teneinde de bereikbaarheid van de stations te verbeteren voor alle vervoersmodi: inrichting van de stationsomgeving en de zichtbaarheid ervan, bewegwijzering, voetpaden, wegen, fietspaden, globaal bereikbaarheidsplan.

Na de actualisering van de verkeerswetgeving ten gunste van de mobiliteit van fietsers en voetgangers is het Groothertogdom Luxemburg bezig met de afstemming van zijn richtlijnen voor fietsinfrastructuur op de internationale *best practices*. Deze richtlijnen worden toegepast op projecten voor de nationale wegen en worden aanbevolen voor gemeentelijke projecten, met in het laatste geval de nadruk op het beperken van het gemotoriseerde verkeer. Alle stations en knooppunten worden uitgerust met beveiligde fietskooien, die gratis toegankelijk zijn. De wet tot vaststelling van het nationale fietsnetwerk wordt momenteel aangepast om met name te voorzien in fietssnelwegen en om een dicht netwerk tot stand te brengen dat treinstations, onderwijs- en werkgelegenheden centra met elkaar verbindt, zonder de belangrijkste toeristische trekpleisters uit het oog te verliezen.

In België zijn een reeks aanpassingen t.a.v. de verkeerswetgeving ten behoeve van fietsers en voetgangers eind mei 2019 in werking getreden.

Fiscale stimuli

In het Nederlandse Regeerakkoord voor de periode 2017-2021 is aangekondigd dat de regering 100 miljoen euro uittrekt voor cofinanciering van gemeentelijke en provinciale investeringen

La SNCB s'engage à travailler avec les sociétés régionales de transports en commun pour trouver systématiquement les meilleures solutions d'intermodalité possible dans les gares et les arrêts et à collaborer avec les sociétés régionales de transports en commun pour assurer la promotion des solutions intermodales auprès du client.

L'intégration des stations dans leur cadre et leur rôle dans le domaine de l'intermodalité doivent profiter directement aux voyageurs.

Pour que la mise en œuvre opérationnelle et l'exécution de cette politique intermodale réussissent, la collaboration active des communes, des provinces et des régions est toutefois absolument indispensable afin d'améliorer l'accessibilité des gares pour tous les modes de transport: aménagement des environs de la gare et visibilité, signalisation routière, trottoirs, routes, pistes cyclables, plan global d'accessibilité.

Après avoir mis à jour le code de la route en faveur de la mobilité cycliste et piétonne, le Grand-Duché de Luxembourg est en train d'adapter ses lignes directrices pour infrastructures cyclables aux meilleures pratiques internationales. Ces lignes directrices sont appliquées aux projets routiers étatiques et sont recommandées pour les projets communaux, avec, dans ce dernier cas, un accent sur l'apaisement du trafic motorisé. Toutes les gares et les pôles d'échanges sont en train d'être équipés avec des cages à vélo sécurisées, accessibles gratuitement. La loi définissant le réseau cyclable national est en cours d'adaptation pour prévoir notamment des itinéraires cyclables "express" et pour créer un maillage dense qui connectera entre eux les gares ferroviaires, les pôles d'éducation et les pôles d'emploi, sans négliger les principales localités d'intérêt touristique.

En Belgique, une série d'adaptations du code de la route favorables aux cyclistes et piétons sont entrées en vigueur fin mai 2019

Incitants fiscaux

Dans l'Accord de gouvernement néerlandais pour la période 2017-2021, il a été annoncé que le gouvernement consacrerait 100 millions d'euros au cofinancement et aux investissements communaux

in fietsinfrastructuur en fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Ook wordt vanaf 2020 de fiscale fietsregeling versimpeld, waardoor de (elektrische) fiets van de zaak ('leasefiets') voor werkgevers en werknemers aantrekkelijker wordt gemaakt.

Met werkgevers, regionale overheden en partijen uit de sector wordt verder samengewerkt om het gebruik van schone modaliteiten (lopen, fiets en OV) te stimuleren. Hierover worden o.a. in het kader van het Klimaatakkoord afspraken gemaakt, waarbij fiscaliteit ook onderwerp van gesprek is. Ook worden tijdens deze kabinetsperiode met partijen uit de sector pilots uitgevoerd om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling (zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden).

In België is onlangs de regelgeving aangepast zodat de speed pedelecs dezelfde belastingvoordelen genieten als de fietsen zonder trapondersteuning en de elektrische fietsen. In de praktijk genieten de speed pedelecs voortaan een belastingaftrek van 24 cent voor het woon-werkverkeer en de bedrijven genieten 120 % aftrekbaarheid om speed pedelecs aan te kopen, te onderhouden en te herstellen.

België heeft besloten een verlaagd btw-tarief toe te passen op de aankoop van fietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs. Deze maatregel zal echter pas in werking treden wanneer Richtlijn 2006/112/EG, die betrekking heeft op de btw-tarieven (die momenteel wordt herzien), zal zijn aangepast. Een gemeenschappelijk Benelux-standpunt ten aanzien van dit punt zou wenselijk zijn.

De verkeersbelastingen, belastingen voor in- en verkoop en kilometerheffing zijn gewestbevoegdheden. Op het niveau van de bedrijfswagens is besloten tot verschillende wijzigingen voor de belastingaftrekken: strijd tegen valse hybrides, herziening van het percentage van de aftrekbaarheid van het voertuig, aftrekpercentage van de beroepskosten afhankelijk van de CO₂-uitstoot. Sommige van deze hervormingen zijn reeds van toepassing, andere zullen in 2020 in werking treden.

et provinciaux dans les infrastructures cyclistes et les parkings pour vélos près des pôles d'échange de transports en commun. À partir de 2020, la législation fiscale pour les cyclistes sera en outre simplifiée, ce qui rendra plus attrayant le vélo (électrique) de société ("vélo de leasing") pour les employeurs et les travailleurs.

La collaboration avec les employeurs, les pouvoirs publics régionaux et les acteurs du secteur a été poursuivie en vue de stimuler l'utilisation des modes de transport propres (marche, vélo, transports en commun). Des accords, abordant également le thème de la fiscalité, ont été conclus à ce sujet, notamment dans le cadre de l'Accord sur le climat. Pendant cette législature, des projets pilotes ont également été réalisés avec des acteurs du secteur afin d'acquérir des expériences sur les formes alternatives de transport et de paiement (sans que cela mène à un système de péage).

Récemment en Belgique, la législation a été adaptée afin que *les speed pédélecs* bénéficient des mêmes avantages fiscaux que les vélos sans assistances et les pédélecs. En pratique, les *speed pédélecs* bénéficient désormais de la déductibilité fiscale de 24 cents pour les déplacements domicile-travail tandis que les entreprises bénéficient de 120 % de déductibilité pour acquérir, entretenir et réparer des *speed pédélecs*.

La Belgique a décidé d'appliquer un taux de TVA réduit à l'achat de vélo, vélo électrique et *speed pédélec*. Toutefois cette mesure n'entrera en vigueur que lorsque la directive 2006/112/EC, qui traite des taux de TVA (en cours de révision) sera adaptée. Une position commune Benelux sur ce point serait bienvenue.

Les taxes de circulation, mise en circulation et taxe kilométrique sont des compétences régionales. Au niveau des voitures de société, plusieurs modifications au niveau de la déductibilité fiscale ont été décidées: lutte contre les faux hybrides, révision du taux de déductibilité du véhicule, taux de déductibilité des frais professionnels dépendant du taux d'émissions de CO₂. Certaines de ces réformes sont déjà d'application, d'autres entreront en vigueur en 2020.

Om de elektromobiliteit te stimuleren en de overgang naar schoner vervoer te versnellen, werden bij de belastinghervorming van 1 januari 2017 in Luxemburg verschillende mechanismen ingevoerd om het aandeel van auto's met lage of nulmissie te verhogen, namelijk: belastingaftrek voor personenauto's met een lage of nulmissie, verminderingen voor fietsen en elektrische fietsen (25km/u), herevaluatie van het forfaitaire voordeel in natura voor dienstwagens afhankelijk van hun bijdrage tot het broeikas-effect (CO₂-uitstoot) en luchtverontreiniging (uitstoot van fijnstof en NOx). Sinds 1 januari 2019 worden subsidies verleend voor de aankoop van fietsen, elektrische fietsen, elektrische en hybride voertuigen. Naast deze fiscale maatregelen dragen de investeringen van de Staat in elektrische laadpalen (binnenkort 1.600 oplaadpunten) bij tot een steeds fijnmazigere nationale dekking. De eerste *Chargy*-laadpalen werden in juni 2017 geïnstalleerd en begin 2018 waren ongeveer 200 oplaadpunten operationeel.

Ook in het kader van het Vlaamse actieplan "*Clean power for transport*" (CPT) werden in 2018 premies voor de aankoop van een zero-emissievoertuig (5 miljoen euro/jaar) uitgebreid naar nieuwe doelgroepen (vzw's en autodeelbedrijven), maar ook naar nieuwe voertuigen (bromfietsen B en motorfietsen) en de steun werd terug op het niveau gebracht van het jaar ervoor. De uitrol van de basislaadinfrastructuur (5000 extra punten tegen 2020) verloopt zoals gepland.

Vlaanderen trekt met BENEFIC een Europees gefinancierd CEF-project, dat samen met Nederland en het Brussels hoofdstedelijk gewest wordt uitgevoerd. In twee project calls werden 33 investeringsprojecten geselecteerd voor een subsidiebedrag van meer dan zes en een half miljoen euro.

Zelfrijdende voertuigen

Nederland ziet de kansen voor de zelfrijdende auto en daarom ligt op dit moment een experimenteerwet voor in democratische besluitvorming. Daarnaast zet Nederland zich al een aantal jaren in om op internationaal niveau samen te werken om de implementatie van zelfrijdende voertuigen

Afin de stimuler l'électromobilité et d'accélérer la transition vers un transport plus propre, la réforme fiscale du 1^{er} janvier 2017 au Luxembourg a instauré divers mécanismes destinés à augmenter la part de voitures à faibles ou à zéro émission, à savoir: des abattements fiscaux pour les véhicules particuliers à faibles ou à zéro émissions, des abattements pour les vélos et pèdeslecs²⁵, la réévaluation de l'avantage en nature forfaitaire pour les voitures de service en fonction de leur contribution à l'effet de serre (émissions de CO₂) et à la pollution de l'air (émissions de particules et de NOx). Depuis le 1^{er} janvier 2019, des subsides sont accordés pour l'achat de vélos, de pèdeslecs, de véhicules électriques et hybrides. En plus de ces mesures fiscales, les investissements de l'État dans des bornes électriques (bientôt 1.600 emplacements de recharge) contribuent à une couverture nationale de plus en plus dense. Les premières bornes "*Chargy*" ont été installées en juin 2017 et au début de l'année 2018, environ 200 points de charge étaient opérationnels.

En outre, dans le cadre du Plan d'action flamand "*Clean power for transport*" (CPT), les primes à l'achat d'un véhicule zéro émission ont été étendues, en 2018, à de nouveaux groupes cibles (ASBL, sociétés de partage de voitures), mais aussi à de nouveaux véhicules (cyclomoteurs de classe B et motos), et les aides ont été ramenées au même niveau que l'année précédente. Le déploiement de l'infrastructure de recharge de base (5000 points supplémentaires d'ici 2020) se déroule comme prévu.

Avec BENEFIC, la Flandre est à l'initiative d'un projet européen financé par les fonds MIE, qui sera mis en œuvre avec la Région de Bruxelles-Capitale et les Pays-Bas. Trente-trois projets d'investissement ont été sélectionnés au cours de deux appels à projets, pour un montant de plus de 6,5 millions d'euros.

Véhicules autonomes

Les Pays-Bas estiment que le véhicule autonome offre des opportunités. C'est la raison pour laquelle une loi d'expérimentation est soumise en ce moment à un processus de décision démocratique. Par ailleurs, les Pays-Bas s'engagent depuis plusieurs années à collaborer au niveau international

en functionaliteiten grensoverschrijdend mogelijk te maken.

België is voorstander van de ontwikkeling van het zelfrijdende voertuig. Zo lopen momenteel al een aantal initiatieven rond zelfrijdende voertuigen, zoals 'zelfrijdende shuttles' van De Lijn, en bereidt Vlaanderen zijn infrastructuur ook al voor op een toekomst met zelfrijdende wagens, met het Mobilidata programma. Vooralsnog gaat het om testen, wat beperkingen met zich brengt (bijv. beperkte duur en geen toepassing in het kader van het geregelde noch commerciële vervoer). De bevoegde autoriteiten zouden één lijn kunnen aanhouden ten behoeve van een efficiënte afhandeling van aanvragen voor testen in twee of drie van de Benelux-landen. Beleidsmatig sluiten deze ontwikkelingen tevens aan bij gedeelde mobiliteit, waarbij zelfrijdende deelwagens een aanvullende rol in the first & last mile kunnen spelen ten opzichte van een sterk openbaar vervoer.

In Benelux-kader wordt gewerkt aan een regelgevend kader ter ondersteuning van het uitvoeren van grensoverschrijdende testen met zelfrijdende voertuigen en andere ITS toepassingen. Best practices worden onderling uitgewisseld. Ook wordt het concept van een Benelux Data Warehouse vermeld, dat nog verder moet worden uitgewerkt. Daarbij is het van belang dat dit in lijn ligt en verder bouwt met voorgaande initiatieven, zoals de op te richten Nationale Access Points.

In 2019 heeft het Groothertogdom Luxemburg, samen met zijn Duitse en Franse partners, een tri-nationaal circuit voor tests in reële omstandigheden met zelfrijdende voertuigen officieel geopend. Er lopen twee proefprojecten met zelfrijdende shuttles op de openbare weg.

2. Met betrekking tot het goederenvervoer

Corridor voor Intelligente Transportsystemen

Er wordt gewerkt aan de zogenaamde Tulpencorridor. De Tulpencorridor loopt van de Rotterdamse Haven naar Noordrijn-Westfalen en de haven van Antwerpen. Op deze corridor

pour favoriser la mise en œuvre transfrontalière des véhicules et des fonctionnalités autonomes.

La Belgique est favorable au développement du véhicule autonome. Différentes initiatives sont déjà en cours dans le domaine des véhicules autonomes, comme les navettes autonomes De Lijn, et la Flandre prépare déjà son infrastructure à un futur incluant les véhicules autonomes, avec le programme Mobilidata. Cependant, il s'agit pour l'instant d'essais, ce qui comprend des restrictions (p.ex. durée limitée et pas d'application dans le cadre du transport régulier ni commercial). Les autorités compétentes pourraient s'aligner en vue d'un traitement efficace des demandes d'essais dans deux ou trois des pays Benelux. Sur le plan stratégique, ces évolutions rejoignent également la mobilité partagée, dans laquelle les voitures autonomes partagées peuvent jouer, pour le premier et le dernier kilomètre, un rôle complémentaire à celui d'un solide réseau de transports publics.

Dans le cadre du Benelux, un cadre réglementaire est en cours d'élaboration pour soutenir la réalisation d'essais transfrontaliers avec des véhicules autonomes et d'autres applications STI. Les bonnes pratiques sont échangées. Le concept d'un *Data Warehouse Benelux*, encore à approfondir, est aussi mentionné. À cet égard, il est important qu'un tel projet soit coordonné avec les initiatives précédentes et puisse développer celles-ci, comme les points d'accès nationaux.

Le Grand-Duché de Luxembourg a inauguré officiellement en 2019, avec les partenaires allemands et français, un circuit tri-national permettant des essais en conditions réelles de conduite autonome. Deux projets pilote de navettes autonomes sur la voie publique sont en cours.

2. En ce qui concerne le transport de marchandises

Corridor Benelux de Systèmes de Transport Intelligents (STI)

Des travaux sont en cours pour mettre en place le "Corridor des tulipes". Le Corridor des tulipes part du port de Rotterdam et va jusqu'à la Rhénanie-du-Nord-Westphalie et au port d'Anvers.

centreren zich een aantal belangrijke Nederlandse ITS-projecten. De nationale initiatieven en projecten worden gecentreerd rondom de Tulpencorridor in het zogenoemde Tulip overleg. Hiermee wordt gezorgd dat deze projecten de geleerde lessen, randvoorwaarden en voortgang met elkaar delen.

Goederenvervoer via spoorwegen en binnenwateren

Binnenvaart en spoorwegen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van goederenvervoer over de weg en het beperken van uitstoot.

Met betrekking tot binnenvaart loopt er Benelux-overleg om digitalisering te stimuleren om de administratieve last te verminderen, om een vlot scheepvaartverkeer te stimuleren en om het logistieke proces in zijn algemeenheid te bevorderen. Verder staat het thema 'autonoom varen' op de Benelux-agenda.

Door het verspreid en gecombineerd vervoer te stimuleren, kan het aantal vrachtwagens op de wegen dalen en wordt de uitstoot van CO₂ teruggeschroefd.

Het verspreid vervoer, ook wel "Single Wagon Load" genoemd, vraagt veel middelen omdat tijdens het spoortraject verschillende rangeringen van de wagens nodig zijn om de goederen vanuit de vertrekplaats naar de eindbestemming te brengen. Ook bij gecombineerd vervoer zijn er bijkomende kosten omdat de goederen meermaals worden overgeladen van het ene vervoermiddel op het andere. Al die inspanningen zorgen ervoor dat goederenvervoer per spoor -buiten de rechtstreekse volle treinen en het gecombineerd vervoer op lange afstand- verlieslatend is en dus subsidies nodig heeft.

Stedelijke logistiek

De aanbeveling sluit goed aan bij de Nederlandse ambitie op het terrein van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) om de goederenbeleving in binnensteden in 2025 emissievrij te laten plaatsvinden. De drukte in de stad neemt steeds verder toe. Dat biedt economische kansen

Plusieurs projets STI néerlandais importants se situent dans ce corridor. Les initiatives et projets menés au niveau national sont centrés autour du Corridor des tulipes au sein de la concertation Tulip. Cette concertation permet de partager les enseignements, les conditions préalables et les progrès réalisés.

Transport de marchandises par le rail et les voies navigables

La navigation intérieure et les chemins de fer peuvent apporter une contribution importante à la limitation du transport routier de marchandises et des émissions.

En ce qui concerne la navigation intérieure, des négociations sont en cours au Benelux pour stimuler la numérisation afin de réduire la charge administrative, de faciliter le trafic maritime et de promouvoir le processus logistique en général. Par ailleurs, le thème "navigation autonome" est à l'ordre du jour du Benelux.

En stimulant le trafic diffus et le transport combiné, il est possible de diminuer le nombre de poids lourds sur les routes et de réduire les émissions de CO₂.

Le trafic diffus, également appelé "Single Wagon Load", demande beaucoup de moyens, car au cours du trajet ferroviaire, différents triages de wagons sont nécessaires pour amener les marchandises provenant de différents lieux de départ vers leur destination finale. Le transport combiné aussi entraîne des frais supplémentaires, car les marchandises doivent être transbordées plusieurs fois d'un moyen de transport à l'autre. Compte tenu de tous ces efforts, le transport ferroviaire de marchandises - en dehors des trains complets directs et du trafic diffus sur longue distance - est déficitaire et exige par conséquent des subsides.

Logistique urbaine

La recommandation cadre bien avec l'ambition néerlandaise, dans le domaine du Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES), de réaliser des livraisons de marchandises en ville "zéro émission" d'ici 2025. L'activité est de plus en plus intense en ville. Si cela offre des opportunités sur

en betekent tegelijkertijd dat de verschillende functies goed op elkaar afgestemd moeten worden. De groeiende vraag naar goederen en diensten kan ten koste gaan van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en het winkelklimaat in steden. Dit vraagt om een nieuwe aanpak van stedelijke logistiek, gericht op meer doen met minder bewegingen en emissies. Momenteel worden vier actielijnen verkend: 1) logistieke optimalisatie, 2) masterplan bestel gericht op versnellen van de groei van zero emissie bestelauto's, 3) stimuleren van innovatie om zo snel mogelijk zero emissie vrachtwagens op de weg te krijgen en 4) benutten van de sleutelrol van gemeenten bij stimuleren en afdwingen van nul-emissie goederenvervoer in de stad, onder meer door het benutten van logistieke hubs. De Green Deal is inmiddels door ruim 150 partijen ondertekend.

Ook in Vlaanderen ondertekenden in 2019 vijftig partijen (samen met de Vlaamse ministers van Omgeving, Energie, Mobiliteit en Openbare Werken, Economie en Innovatie) de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek. Hiermee engageren zij zich om de komende drie jaren leveringen in de Vlaamse steden efficiënt en emissiearm te laten verlopen.

le plan économique, cela implique également de bien harmoniser certaines fonctions. La demande croissante de biens et de services peut nuire à l'accessibilité, à la qualité de vie, à la sécurité et à l'environnement d'achat dans les villes. Cela exige une nouvelle approche pour la logistique urbaine, axée sur l'idée de faire plus tout en produisant moins de mouvements et d'émissions. Quatre axes d'action sont explorés pour le moment: 1) optimisation logistique, 2) masterplan camionnettes visant une accélération de la hausse du nombre des camionnettes zéro émission, 3) stimulation de l'innovation pour voir apparaître des poids lourds zéro émission sur les routes au plus vite et 4) rôle clé joué par les communes pour stimuler et imposer un transport de marchandises zéro émission en ville, notamment en exploitant les nœuds logistiques. Le *Green Deal* a été signé par près de 150 acteurs.

En Flandre également, en 2019, trente-cinq partenaires ont signé le *Green Deal* "Logistique urbaine durable", avec les ministres flamands de l'Environnement, de l'Énergie, de la Mobilité et des Travaux publics, de l'Économie et de l'Innovation. Ils s'engagent ainsi à améliorer les livraisons dans les villes flamandes au cours des trois prochaines années, pour qu'elles soient plus efficaces et génèrent moins d'émissions.
