

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

20 maart 2002

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET**houdende regionalisering van de mobiliteit
en de verkeersveiligheid**

(ingediend door mevrouw Frieda Brepoels
en de heren Karel Van Hoorebeke
en Geert Bourgeois)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

20 mars 2002

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE**régionalisant la politique en matière de
mobilité et de sécurité des transports**

(déposée par Mme Frida Brepoels
et MM. Karel Van Hoorebeke
et Geert Bourgeois)

SAMENVATTING

Volgens de indieners slaagt de federale overheid er niet in een efficiënt beleid te voeren inzake mobiliteit en verkeersveiligheid.

Daarom stellen zij de volledige regionalisering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid voor, met uitzondering van de N.M.B.S. en de luchthaven van Zaventem. Zij hebben hierover reeds afzonderlijke voorstellen ingediend.

RÉSUMÉ

Les auteurs constatent que l'autorité fédérale ne parvient pas à mener une politique efficace en matière de mobilité et de sécurité des transports.

C'est la raison pour laquelle ils proposent une régionalisation complète de cette politique, excepté en ce qu'elle concerne la S.N.C.B. et l'aéroport de Zaventem. Ils ont déjà déposé des propositions distinctes concernant ces deux entités.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

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

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

België telt meer verkeersdoden per hoofd van de bevolking dan het Europese gemiddelde. In de Europese Unie kwamen gemiddeld 113 burgers per miljoen inwoners om in een verkeersongeval tegenover 147 in België. In Europa zijn er gemiddeld 12,9 doden per miljard afgelegde kilometers. In België ligt de kans op een dodelijk ongeval bijna 35 % hoger dan dit Europese gemiddelde. België staat op de zesde plaats wat betreft het wagenbezit met 441 personenwagens per duizend inwoners. Landen met een relatief hoger wagenbezit kennen niet noodzakelijk meer verkeersdoden per hoofd van de bevolking.

De ministers Durant, Duquesne en Verwilghen stelden recentelijk dat er in 1999 heel wat meer dan driehonderdduizend snelheidsovertredingen vastgesteld werden. Zij beweren dat vooral de lokale politie veel meer controles zou uitgevoerd hebben.

De federale overheid slaagt er niet in inzake verkeersveiligheid een efficiënt beleid te voeren. Er is nog altijd geen wettelijk kader voor de administratieve afhandeling van verkeersboetes, het rijbewijs met punten is nooit gerealiseerd, op lokaal vlak is men nog nergens aan veiligheidsplannen toe en de federale overheid heeft ter zake ook weinig of geen aanstuuringsmogelijkheden.

Reeds ter gelegenheid van de Octopus-onderhandelingen lanceerde de VU de eis tot defederalisering van de verkeerspolitie. Het is immers duidelijk dat veel van de moeilijkheden om een efficiënt beleid uit te stippelen en uit te voeren te maken heeft met communautaire onenigheid (bv. onbemande camera's) en een gebrek aan homogene bevoegdheidspakketten. Zo zijn de gewesten verantwoordelijk voor de veiligheidsinfrastructuur, maar is de federale regering bevoegd voor de technische voorschriften van de voertuigen en de regels voor gebruikers van de infrastructuur.

In het kader van het streven naar homogene bevoegdheidspakketten is het onbegrijpelijk dat de gewesten exclusief bevoegd zijn voor verkeer, huisvesting en ruimtelijke ordening, die nauw met elkaar verweven zijn, maar dat de federale overheid voor

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

En Belgique, le nombre de tués dans des accidents de circulation par tête d'habitant est supérieur à la moyenne européenne. Dans l'Union européenne, en moyenne 113 personnes par million d'habitants ont perdu la vie dans un accident de circulation, contre 147 en Belgique. En Europe, on dénombre en moyenne 12,9 tués par milliard de kilomètres parcourus. En Belgique, le risque d'accident mortel est supérieur de près de 35 % à cette moyenne européenne. La Belgique occupe le sixième rang dans le classement du nombre de véhicules détenus, avec 441 voitures pour mille habitants. Les pays qui la précèdent dans ce classement n'enregistrent pas nécessairement un plus grand nombre de tués dans des accidents de circulation par tête d'habitant.

Les ministres Durant, Duquesne et Verwilghen ont récemment indiqué qu'en 1999, le nombre d'excès de vitesse constatés avait largement dépassé les 300 000. Ils prétendent que le nombre de contrôles effectués - surtout par la police locale - aurait fortement augmenté.

Le pouvoir fédéral ne parvient pas à mener une politique efficace en matière de sécurité routière. Il n'existe toujours aucun cadre légal pour le traitement administratif des amendes pour infraction au code de la route, le permis à points est resté au stade du vœu pieux; aucun progrès significatif n'a été réalisé, au niveau local, en ce qui concerne les plans de sécurité et l'autorité fédérale n'a pas ou guère la possibilité de jouer un rôle directeur à ce niveau.

Déjà lors de la négociation des accords octopartites, la VU a exigé la défédéralisation de la police de la circulation. Il est manifeste, en effet, que les difficultés que l'on rencontre pour définir et mener une politique efficace en la matière sont, pour la plupart, liées à des dissensions communautaires (exemple : radars automatiques) ainsi qu'à un manque d'homogénéité des ensembles de compétences concernés. Ainsi, ce sont les régions qui sont responsables de l'infrastructure en matière de sécurité, alors que c'est le gouvernement fédéral qui est compétent pour les prescriptions techniques applicables aux véhicules et les règles applicables aux usagers de cette infrastructure.

Vu la recherche d'une homogénéité dans la définition des ensembles de compétences, il est incompréhensible que les transports, le logement et l'aménagement du territoire, qui sont intimement liés, soient de la compétence exclusive des régions, mais que l'auto-

belangrijke aspecten van het mobiliteitsbeleid een vinger in de pap blijft houden. In de praktijk leidt dit tot versnippering en een gebrek aan efficiëntie. Omdat de verschillende overheden er niet dezelfde visie en prioriteiten op na houden, levert de bevoegde interministeriële conferentie weinig concrete resultaten op. De overheid slaagt er daardoor niet in om een duurzaam en geïntegreerd beleid te voeren.

De resoluties over verdere staatshervorming van het Vlaams Parlement (Vlaams Parlement, 1998-1999, nr. 1342/1) voorzien in de gedeeltelijke regionalisering van mobiliteit en verkeersveiligheid. Het Vlaams regeerakkoord nam de resoluties van het Vlaams Parlement op dit punt over en plande de regionalisering voor de tweede helft van de zittingsperiode. In het Senaatsverslag over de evaluatie van de werking van de nieuwe federale structuren (*Parl. St.* Senaat 1998-1999, nr. 1-1333/1) staan tal van concrete problemen. Het federaal regeerakkoord voorziet uitdrukkelijk in een engagement van de federale regering om mee de unanieme voorstellen uit te werken, neergelegd in dit verslag.

Intussen heeft een van de coalitiepartners op Vlaams en federaal niveau, die onder meer de Vlaamse minister bevoegd voor Verkeer in haar rangen heeft, de volledige regionalisering naar voor geschoven. De indieners van dit voorstel willen deze intentie in daden omzetten. Eerder heeft hun fractie de regionalisering van verkeersveiligheid naar voor geschoven in het kader van het Oktopusakkoord en het Lambermontakkoord.

Dit voorstel heeft geen betrekking op de N.M.B.S. en de luchthaven van Zaventem. De indieners van onderhavig voorstel hebben over de regionalisering van deze aspecten van verkeer en mobiliteit reeds afzonderlijke voorstellen ingediend.

rité fédérale ait toujours son mot à dire en ce qui concerne certains aspects importants de la politique de la mobilité. En pratique, cette situation se traduit par un morcellement des compétences et par une grande inefficacité. Dès lors que les différentes autorités n'ont ni la même vision par rapport à ces questions ni les mêmes priorités, la conférence interministérielle compétente n'enregistre que peu de résultats concrets. Il s'ensuit que les autorités ne parviennent pas à mener une politique durable et intégrée dans ce domaine.

La proposition de résolution concernant la poursuite de la réforme de l'État, adoptée par le Parlement flamand (Parlement flamand, 1998-1999, n°1342/1), prévoit la régionalisation partielle de la politique en matière de mobilité et de sécurité des transports. L'accord de gouvernement pour la Région flamande a repris les résolutions adoptées par le Parlement flamand sur ce point et a prévu que cette régionalisation interviendrait au cours de la deuxième moitié de la législature. Le rapport du Sénat concernant l'évaluation du fonctionnement des nouvelles structures fédérales (Doc. Sénat, 1998-1999, n° 1-1333/1) évoque de nombreux problèmes concrets. L'accord de gouvernement conclu au niveau fédéral prévoit expressément que le gouvernement fédéral s'engage à participer à la mise en œuvre des propositions formulées dans ce rapport.

Depuis lors, un des partenaires de la coalition aux niveaux flamand et fédéral, qui compte notamment dans ses rangs le ministre flamand qui a les Transports dans ses attributions, a proposé de régionaliser intégralement cette politique. Les auteurs de la présente proposition de loi entendent concrétiser cette intention. Le groupe auquel ils appartiennent a proposé antérieurement de régionaliser la politique en matière de sécurité des transports dans le cadre de l'accord octopartite et des accords du Lambermont.

La présente proposition de loi ne concerne pas la S.N.C.B. ni l'aéroport de Zaventem. Ses auteurs ont déjà déposé des propositions distinctes en ce qui concerne la régionalisation de ces aspects de la politique de mobilité et des transports.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Dit artikel betreft de eigenlijke regionalisering van mobiliteit en verkeersveiligheid. Het zijn aangelegenheden in het verlengde van de huidige bevoegdheid van de gewesten wat betreft openbare werken en vervoer. Nu is de federale overheid hiervoor bevoegd, al moet zij wel reeds overleg plegen met de gewesten.

Art. 3

Ten gevolge van de regionalisering wordt de overlegvereiste voor de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen, havens, waterwegen, dijken, luchthavens en vliegvelden geschrapt.

De overlegvereiste voor de planning, de functionaliteit en de compatibiliteit van het autosnelwegen- en waterwegennet wordt eveneens geschrapt.

Ten slotte wordt de overlegvereiste voor het ontwerpen van de regels van algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen en voor het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden geschrapt.

Art. 4

Dit artikel betreft de overheveling naar de gewesten van de financiële middelen die aan de bevoegdheid «verkeersveiligheid» gekleefd zijn. Als referentie wordt de federale begroting van het jaar 2002 genomen, omdat deze begroting voorziet in een (beperkte) inhaalbeweging. De middelen worden onder de gewesten verdeeld op basis van het aandeel in de personenbelasting (juste retour). De bedragen worden geïndexeerd (consumptieindex) en zijn welvaartsvast.

Geert BOURGEOIS (VU&ID)
Frieda BREPOELS (VU&ID)
Karel VANHOOREBEKE (VU&ID)

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Cet article concerne la régionalisation proprement dite de la politique en matière de mobilité et de sécurité des transports. Il s'agit là de questions qui s'inscrivent dans le droit fil des compétences actuelles des régions en ce qui concerne les travaux publics et le transport. Ces matières relèvent actuellement du pouvoir fédéral, bien qu'il doive déjà se concerter avec les régions à cet égard.

Art. 3

Eu égard à la régionalisation proposée, l'exigence de concertation est supprimée pour ce qui concerne les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes, des ports, des voies hydrauliques, des digues, des aéroports et des aérodromes.

L'exigence de concertation est également supprimée pour ce qui concerne le planning, la fonctionnalité et la compatibilité des réseaux d'autoroutes et des voies hydrauliques.

Enfin, l'exigence de concertation est aussi supprimée pour ce qui concerne l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi que des prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport et pour ce qui concerne l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en oeuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics.

Art. 4

Cet article concerne le transfert aux régions des moyens financiers afférents à la compétence « sécurité des transports ». On prend pour base le budget fédéral de 2002, parce que ce budget prévoit un rattrapage (limité). Les moyens sont répartis entre les régions sur la base de leur part dans l'impôt des personnes physiques (juste retour). Les montants sont indexés (indice des prix à la consommation) et sont liés au bien-être.

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen wordt tussen 1° en 2° een 1°*bis* tot en met 1°*quinquies* ingevoegd, luidende:

«1°*bis* de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen, havens, waterwegen, dijken, luchthavens en vliegvelden;

1°*ter* de planning, de functionaliteit en de compatibiliteit van het autosnelwegen- en waterwegen-net;

1°*quater* het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen;

1°*quinquies* het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden.».

Art. 3

In artikel 6 van dezelfde wet worden opgeheven:

- a) § 3, 4°;
- b) § 3*bis*, 2°;
- c) § 4, 3°;
- d) § 4, 4°.

Art. 4

In de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten wordt een artikel 35*septies*¹ ingevoegd, luidend als volgt:

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 6, § 1^{er}, X, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, entre le 1° et le 2°, il est inséré des 1°*bis* à 1°*quinquies*, libellés comme suit :

« 1°*bis* les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes, des ports, des voies hydrauliques, des digues, des aéroports et des aérodromes ;

1°*ter* le planning, la fonctionnalité et la compatibilité des réseaux d'autoroutes et des voies hydrauliques ;

1°*quater* l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi que des prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport;

1°*quinquies* l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics. ».

Art. 3

À l'article 6 de la même loi sont abrogés :

- a) le § 3, 4° ;
- b) le § 3*bis*, 2° ;
- c) le § 4, 3° ;
- d) le § 4, 4°.

Art. 4

Un article 35*septies*¹, libellé comme suit, est inséré dans la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions:

«Art. 35^{septies}1. Op basis van de overeenstemmende middelen in de begroting 2002 worden voor het begrotingsjaar 2003 de voor de overdracht van de bevoegdheden inzake verkeersveiligheid, zoals bedoeld in artikel 6, § 1, X, 1°*bis* tot en met 1°*quinquies*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, noodzakelijke financiële middelen overgeheveld.

Vanaf het begrotingsjaar 2004 wordt het in vorig lid bedoelde bedrag jaarlijks aangepast overeenkomstig artikel 33, § 2.

De verdeling onder de gewesten geschiedt volgens de in elk gewest gelokaliseerde ontvangsten inzake personenbelasting.».

Art. 5

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2003.

8 januari 2002

Geert BOURGEOIS (VU&ID)
Frieda BREPOELS (VU&ID)
Karel VANHOOREBEKE (VU&ID)

« Art. 35^{septies}1. Pour l'année budgétaire 2003, les moyens financiers nécessaires au transfert des compétences en matière de sécurité des transports, visées à l'article 6, § 1^{er}, X, 1°*bis* à 1°*quinquies*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, sont transférés sur la base des moyens correspondants inscrits au budget pour 2002.

À partir de l'année budgétaire 2004, les montants visés à l'alinéa précédent sont adaptés annuellement conformément aux dispositions de l'article 33, § 2.

La répartition entre les régions s'effectue au prorata des recettes de l'impôt des personnes physiques localisées dans chaque région.».

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

8 janvier 2002