

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 april 2002

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de uitrusting van vrachtwagens
en autocars met een dode- en
blindehoekspiegel (dobli)**

(ingediend door mevrouw Marie-Thérèse
Coenen en de heer Lode Vanoost)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 avril 2002

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**concernant l'équipement des camions et
autocars de rétroviseurs dits «angle mort»
(Dobli)**

(déposée par Mme Marie-Thérèse Coenen et
M. Lode Vanoost)

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
MR	:	Mouvement Réformateur
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,

Het wetsontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheids-toebehoren moeten voldoen om de zichtbaarheid van zwakke weggebruikers voor vrachtwagen- en autocarchauffeurs te verbeteren (DOC 50 1375/001), wordt ons ter goedkeuring voorgelegd nadat het in de Senaat werd aangenomen.

Het gaat om een kwestie van essentieel belang. In maart 2001 verscheen in *Via Secura* een artikel over de dode hoek, namelijk «Dode hoek is dodenhoek». Per jaar verliezen tien à vijftien fietsers het leven in ongevallen met zware vrachtwagens die rechts afslaan. Die ongevallen zijn doorgaans zeer ernstig of zelfs dodelijk. De oorzaak is duidelijk: ten gevolge van de dode hoek kan de vrachtwagenchauffeur de fietsers die naast zijn vrachtwagen fietsen gewoonweg niet zien. De auteur van voornoemd artikel schrijft dat een vrachtwagenchauffeur volgens schattingen ten minste een keer per dag met een dergelijke situatie wordt geconfronteerd.

De oplossing is eveneens bekend en is uitgebreid van commentaar voorzien in de vakliteratuur. De dode hoek van zware vrachtwagens en autocars kan worden verkleind door nieuwe uitrustingen goed te keuren, namelijk de dode- en blindehoekspiegel en de dodehoekcamera. De dode-en blindehoekspiegel is een bijkomende, geheel regelbare achteruitkijkspiegel die het mogelijk maakt een fietser, motorrijder of auto in de dode hoek waar te nemen. De resultaten zijn overtuigend. Het is dus een belangrijk element – maar niet het enige – dat in overweging moet worden genomen in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid indien men het voornemen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen wil concretiseren¹.

Ofschoon het probleem waarover het wetsontwerp handelt onze belangstelling wegdraagt, vormt het middel dat daartoe wordt aangereikt voor ons een echt knelpunt. Een koninklijk besluit wijzigen via een wet verstoort het juridisch evenwicht, wat ons geen goede oplossing lijkt. De Senaat en de senatoren gaan noch-

¹ Werner De Dobbeleer in *Via Secura*, nr.53, maart 2001, blz. 18-19.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, en vue d'améliorer la visibilité des usagers vulnérables pour les chauffeurs de camions et d'autocars (DOC 50 1375/001), est soumis à notre suffrage après avoir été adopté par le Sénat.

La question est essentielle. Un article publié en mars 2001 dans *Via Secura* avait comme titre *Angle mort = angle de la mort*. Chaque année, dix à quinze cyclistes perdent la vie sur nos routes dans des accidents impliquant des poids lourds tournant à droite. Ces accidents sont généralement très graves voire mortels. La cause est clairement identifiée : à cause de l'angle mort, le chauffeur de poids lourd ne peut tout simplement pas voir les cyclistes... qui roulent à côté du camion. «On estime», écrit l'auteur de cet article, «que le chauffeur de poids lourds est confronté au moins une fois par jour à ce genre de situation».

La solution est également connue et largement commentée dans la littérature spécialisée. On peut réduire l'angle mort des poids lourds et des autocars en adoptant de nouveaux équipements qui sont le rétroviseur «angle mort» (rétroviseur Dobli) et la caméra «angle mort». Le rétroviseur Dobli est un rétroviseur supplémentaire entièrement réglable pouvant être placé à l'avant de la cabine du véhicule et qui permet de voir un (moto)cycliste ou une voiture située dans l'angle mort. Les résultats sont probants. Il est donc un élément important -mais pas unique- à prendre en considération dans le cadre d'une politique de sécurité routière si on veut concrétiser le plan de réduction des victimes de la route.¹

Si le problème qui est soulevé par le projet de loi rencontre notre intérêt, le moyen nous pose un vrai problème. Modifier un arrêté royal par une loi crée un déséquilibre juridique qui ne nous semble par être la bonne solution. Pourtant le Sénat, et donc les sénateurs, se targue de faire un travail légistique de qualité.

¹ Werner De Dobbeleer, *Angle mort = angle de la mort*, dans *Via Secura*, n°53, mars 2001, p.18-19.

tans prat op hun hoogstaande wetgevende werkzaamheden. In een tekst over de senaten en de kwaliteit van de wetgeving onderstreept Armand De Decker² de slechte kwaliteit van de parlementaire werkzaamheden : wetten worden vaak inderhaast opgesteld en de kwaliteit van de teksten lijdt daaronder. De stabiliteit van de wet is niet langer gewaarborgd. Het tweekamerstelsel biedt dus een oplossing voor deze tekstinflatie. Het opent de mogelijkheid dat een van beide kamers, die minder afhankelijk is van politieke verplichtingen, zich wijdt aan deze voortdurende en arbeidsintensieve bezigheid die bestaat uit het nadenken over en het controleren van de kwaliteit van de wetgeving.

Onze collega's senatoren zullen, nadat zij de aandacht op dit belangrijke dossier hebben gevestigd, begrijpen dat wij ervoor kiezen hun ontwerp te verwerpen en het te vervangen door een voorstel van resolutie. Het voorstel brengt deze kwestie voor het voetlicht en verzoekt de overheid met klem passende maatregelen te nemen. Die maatregelen hangen niet af van één maar van verschillende niveaus en veronderstellen dus beslissingen die door verschillende overheden moeten worden genomen.

Het dobli-dossier heeft al een hele geschiedenis. In verband met de verplichting alle vrachtwagens en autocars met een dode- en blindehoekspiegel uit te rusten, antwoordde de staatssecretaris voor Verkeersveiligheid in 1999 op een parlementaire vraag dat de beslissing daarover in Europese handen ligt. Op 26 juni 2000 heeft de Europese raad voor Vervoer een resolutie betreffende de vergroting van de verkeersveiligheid aangenomen waarin een aantal voorrangspunten worden opgesomd (2000/C 218/01)

Tijdens het Belgische voorzitterschap heeft de Europese Commissie in Brussel een voorstel voor een richtlijn³ van het Europees Parlement en de Raad goedgekeurd (2001/0317 (COD)).

Het tweede niveau via hetwelk kan worden opgetreden is een koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheids-

Dans un texte sur *Les sénats et la qualité de la législation*², Armand De Decker soulignait la mauvaise qualité du travail parlementaire : «les lois sont souvent établies dans la hâte et leur qualité rédactionnelle en souffre...La stabilité de la loi n'est plus garantie. Le bicaméralisme est donc une solution à cette inflation de textes. Il permet qu'une des deux assemblées, moins tributaires des contingences politiques, se consacre à cet engagement prolongé et laborieux que sont la réflexion et le contrôle de la qualité de la législation».

Nos collègues sénateurs, après avoir attiré l'attention sur ce dossier important, comprendront sans difficulté notre option de rejeter leur projet et de le remplacer par une proposition de résolution. Elle donne une publicité à cette question et demande avec fermeté aux autorités publiques de prendre les mesures adéquates. Celles-ci se situent à différents niveaux, et non à un seul, et supposent donc des décisions à prendre par des autorités différentes.

Le dossier Dobli a déjà toute une histoire. En ce qui concerne l'obligation de prévoir cet équipement sur le parc des camions et des autocars, en 1999, le secrétaire d'État à la sécurité routière répondait à une question parlementaire que l'obligation de l'équipement des camions et des autocars avec ce miroir angle mort dépendait du niveau européen. Le 26 juin 2000, le Conseil européen des Transports a approuvé une résolution énumérant un certain nombre de points prioritaires pour une plus grande sécurité sur le réseau routier (2000/C 218/01).

Lors de la présidence belge, une proposition de directive du parlement européen et du Conseil a été adoptée à Bruxelles³(2001/0317 (COD)).

La présente proposition de résolution demande donc à la ministre responsable de continuer à faire pression pour maintenir ce dossier à l'agenda des autorités européennes tant que la directive n'est pas adoptée. Le deuxième niveau d'intervention est celui d'un arrêté

² Association des Sénats d'Europe, *Les Sénats et la qualité de la législation*, Hémicycle du Sénat de Belgique, dinsdag 13 november 2001, blz. 6-7.

³ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van spiegels en aanvullende systemen voor indirect zicht en van voertuigen met deze voorzieningen, tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG

² Association des Sénats d'Europe, *Les Sénats et la qualité de la législation*, Hémicycle du Sénat de Belgique, mardi 13 novembre 2001, p. 6-7.

³ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux rétroviseurs et aux systèmes supplémentaires de vision indirecte ainsi qu'à la réception des véhicules équipés de ces dispositifs et modifiant la directive 71/156/CEE du Conseil.

toebehoren moeten voldoen. Dit voorstel van resolutie vraagt dus uitdrukkelijk aan de minister van Mobiliteit en Vervoer om deze bedoeling in een tekst te gieten die kracht van wet heeft en alle technische maatregelen te nemen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging ervan. Men moet erkennen dat dit ook een heel technisch dossier is. De wetgever moet impulsen geven en zijn bedoelingen duidelijk maken, terwijl de technici binnen een redelijke termijn oplossingen moeten vinden voor de uitvoering ervan. Ons voorstel van resolutie verzoekt de verantwoordelijke minister bijgevolg de druk op de ketel te houden om dit dossier op de agenda van de Europese autoriteiten te handhaven zolang de richtlijn niet is goedgekeurd.

In afwachting dat de nieuwe uitrustingen voor zware vrachtwagens en autocars verplicht worden gemaakt, is het ook mogelijk de aanpassing van het huidige voertuigenpark te stimuleren. De overheid kan daartoe verschillende middelen aanwenden: ze kan stimuli geven opdat bedrijven hun vrachtwagenpark met de nodige voorzieningen uitrusten of in de regels inzake overheidsopdrachten de verplichting laten opnemen dat gebruik moet worden gemaakt van vrachtwagens met een dode- en blindehoekuitrusting. Volgens het senaatsverslag ⁴ zou het Vlaams Gewest al een omzendbrief in die zin hebben uitgevaardigd (omzendbrief OW2001/1 van 10 april 2001) en heeft ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de federale minister gevraagd uitvoering te geven aan de vereiste maatregelen om dit principe toe te passen in alle overheidsopdrachten die op federaal niveau worden toegewezen.

De overheid kan zo'n uitrusting ook verplicht maken voor het hele wagenpark dat eigendom is van de federale overheid. We dringen ook aan op deze maatregel die tot de bevoegdheid van elk overheidsdepartement behoort. Ook de gewestoverheden hebben dit type maatregelen aangekondigd maar tot dusver zijn ons geen bindende teksten bekend. Weliswaar gaat het om slechts een klein gedeelte van het hele vrachtwagenpark, maar in de huidige context is het van belang dat de overheid het voorbeeld geeft en het aanbrengen van deze uitrusting op de autocars en de vrachtwagens aanmoedigt.

Het laatste onderdeel bestaat in het opzetten van een informatie- en bewustmakingscampagne die zich zowel tot de fietsers als tot de chauffeurs richt. Deze laatsten kennen hun voertuig en de ongevalrisico's waartoe het aanleiding kan geven. Hun aandacht vestigen op het reële gevaar van het naast mekaar bestaan van een gebruiker van een tweewieler en henzelf, vooral

royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Cette proposition de résolution demande donc explicitement à la ministre de la Mobilité et des Transports de traduire cette intention dans un texte réglementaire et de prendre toutes les mesures techniques nécessaires à sa mise en oeuvre. Il faut le reconnaître, le dossier est aussi très technique. Au législateur de donner les impulsions et de faire savoir ses intentions, aux techniciens de trouver les solutions pour la mise en oeuvre, dans un délai raisonnable.

En attendant que les nouveaux équipements des poids lourds et des autocars soient rendus obligatoires, il est également possible de stimuler l'adaptation du parc automobile actuel. Plusieurs moyens sont à la disposition des autorités publiques à savoir donner des incitants pour que les entreprises adaptent leur parc de camions ou encore intégrer dans les règles de marchés publics l'obligation d'avoir des camions équipés de Dobli. D'après le rapport du Sénat ⁴, la Région flamande aurait déjà pris une circulaire dans ce sens (circulaire OW2001/1 du 10 avril 2001). La Région de Bruxelles-Capitale a également fait part de son intention d'agir dans ce sens et cette résolution demande également à la ministre fédérale de prendre les mesures qui s'imposent pour appliquer ce principe dans tous les marchés publics passés au niveau fédéral.

Il est également possible aux autorités d'imposer un tel équipement à l'ensemble du parc de camions qui est propriété d'une autorité fédérale. Nous insistons également sur cette mesure qui est du ressort de chaque département fédéral. Les autorités régionales ont également annoncé ce type de mesures mais à ce jour, nous ne connaissons pas de textes contraignants. Cela ne concerne, il est vrai, qu'une petite partie de l'ensemble du parc de camions mais dans le contexte actuel, il est important que les autorités publiques donnent l'exemple et stimulent la mise en oeuvre de cet équipement sur les autocars et sur les camions.

Un dernier volet est la mise en oeuvre d'une campagne d'information et de sensibilisation tant vis à vis des cyclistes que du côté des chauffeurs. Si les premiers connaissent leur véhicule et les risques d'accident qu'il peut provoquer, attirer l'attention des seconds sur le danger réel que représente la cohabitation avec les usagers à deux roues, surtout en agglomération et

⁴ Stuk Senaat nr. 2-630/2-2000/2001, blz. 6

⁴ Doc. Sénat, n° 2-630/2-2000/2001, p.6

in de agglomeratie en op kruisingen, zal echter ook de kans op ongevallen verlagen. De aandacht van de fietsers en bromfietzers zal via een echte informatie-campagne worden gevestigd op het risico dat ze nemen door vlak naast vrachtwagens en autocars te gaan rijden en dubbel zo voorzichtig te zijn als ze samen op de weg rijden. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft onlangs twee brochures uitgegeven die volledig beantwoorden aan deze doelstellingen. We kunnen dit initiatief alleen maar aanmoedigen en vragen dat deze brochures een ruime verspreiding krijgen onder de betrokken weggebruikers. We denken ook dat de overheid deze informatie kan intensiveren t.o.v. haar eigen ambtenaren die het beroep van chauffeur uitoefenen. Maar we denken ook aan de autonome overheidsbedrijven zoals de NMBS en De Post, die beide heel aanzienlijke vrachtwagenparken beheren. Ook daar kan de overheid door middel van beheerscontracten de nadruk leggen op de veiligheid en op de noodzaak om de vrachtwagens uit te rusten en de werknemers van deze bedrijven een adequate opleiding te geven.

à proximité des croisements, permettra aussi de limiter la probabilité d'accidents. Du côté des cyclistes et des motocyclistes, une véritable campagne d'information attirera leur attention sur le risque qu'ils prennent à se faufiler le long des camions ou des cars et les incitera à redoubler de prudence en cas de présence conjointe sur la route. L'Institut belge de la sécurité routière a publié récemment deux brochures qui répondent entièrement à ces objectifs. Nous ne pouvons qu'encourager cette initiative et inciter la large diffusion de ces brochures aux usagers concernés. Nous pensons aussi que l'État peut intensifier cette information vis à vis de ses propres fonctionnaires qui exercent le métier de chauffeur. Mais nous pensons également aux entreprises publiques autonomes comme la SNCB et La Poste, qui l'une comme l'autre, gèrent un parc de camions très conséquent. Là aussi, l'État peut, à travers les contrats de gestion, mettre l'accent sur la sécurité et sur la nécessité d'un équipement pour les camions et d'une formation adéquate pour les travailleurs de ces entreprises.

Marie-Thérèse COENEN (AGALEV ECOLO)
Lode VANOOST (AGALEV ECOLO)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A) Gelet op het wetsontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen om de zichtbaarheid van de kwetsbare weggebruikers te verbeteren voor bestuurders van vrachtwagens en autocars (DOC 50 1375/001);

B) Gelet op het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van spiegels en aanvullende systemen voor indirect zicht en van voertuigen met deze voorzieningen, tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG (2001/0317 (COD));

C) Na deze kwestie te hebben besproken en de minister van Mobiliteit en vervoer te hebben gehoord;

VRAAGT DE REGERING :

1° Het dossier «dodehoekuitrusting» als prioritair te beschouwen op Europees vlak alsmede pressie te blijven uitoefenen om voornoemd voorstel voor een richtlijn te laten goedkeuren door haar Europese partners en er bij de Europese Commissie op aan te dringen dat ze met een precies tijdschema zou zorgen voor de opvolging van dit dossier;

2° Alle nodige koninklijke besluiten te nemen om de voertuigen van de categorieën N2 en N3 uit te rusten met dode- en blindehoekspiegels en de procedure voor de aanpassing van die voertuigen op te nemen in een precies tijdschema, zodat het parlement ten allen tijde op de hoogte kan worden gehouden van de tenuitvoerlegging van deze nieuwe uitrusting en de aanpassing van het vrachtwagen- en autocarpark in België;

3° Via een omzendbrief de nodige maatregelen te nemen om de federale overheid ertoe aan te sporen haar vrachtwagen- en autocarpark uit te rusten met dode- en blindehoekspiegels;

4° De nodige maatregelen te nemen om inschrijvers die deelnemen aan een overheidsopdracht te verplichten om vrachtwagens te hebben met dode- en blindehoekspiegels;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A) Vu le projet de loi modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, en vue d'améliorer la visibilité des usagers vulnérables pour les chauffeurs de camions et d'autocars (DOC 50 1375/001) ;

B) Vu la proposition de directive du Parlement européen et du conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux rétroviseurs et aux systèmes supplémentaires de vision indirecte ainsi qu'à la réception des véhicules équipés de ces dispositifs et modifiant la directive 71/156/CEE du Conseil (2001/0317 (COD)) ;

C) Après avoir débattu de la question et avoir entendu la ministre de la Mobilité et des Transports ;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT :

1° De considérer le dossier «équipement Dobli» comme prioritaire au niveau européen et de continuer à maintenir la pression pour faire adopter par ses partenaires européens la proposition de directive précitée et d'insister, auprès de la Commission européenne, pour qu'elle assure le suivi de ce dossier selon un calendrier précis;

2° De prendre tous les arrêtés royaux nécessaires pour adapter l'équipement des véhicules de la catégorie N2 et N3 de rétroviseurs «Dobli» et d'inscrire le processus de leur adaptation dans un calendrier précis de manière à pouvoir à tout moment informer le Parlement sur la mise en oeuvre de ce nouvel équipement et l'adaptation du parc des camions et autocars en Belgique;

3° De prendre les mesures nécessaires, via une circulaire, pour stimuler les autorités fédérales à équiper leur parc de camions et d'autocars de rétroviseurs Dobli;

4° De prendre les mesures nécessaires pour qu'il soit obligatoire au soumissionnaire d'avoir des camions équipés de rétroviseurs Dobli, pour participer à une offre de marché public;

5° De informatiecampagne van het BIVV voor de gebruikers van tweewielers en chauffeurs over de gevaren van de «dode hoek» te intensiveren. Ze moet zowel gericht zijn op chauffeurs uit de privé-sector als uit de overheidssector, autonome overheidsbedrijven en parastatale instellingen;

6° Dit punt op te nemen onder de indicatoren die in aanmerking zullen worden genomen in het kader van de strijd tegen de verkeersonveiligheid en geregeld de staat te evalueren van de uitrusting van de vrachtwagens en autocars die deze nieuwe technieken hebben aangenomen;

7° Nieuwe studies op touw te zetten voor een betere bescherming van de gebruikers van tweewielers t.o.v. de niet-beschermde zijdes van vrachtwagens;

8° Het parlement geregeld op de hoogte te houden van de vooruitgang van de beslissingen op de verschillende niveaus.

1 maart 2002

5° D'intensifier la campagne d'information lancée par l'IBSR concernant les usagers à deux roues et les chauffeurs sur les dangers de «l'angle mort». Pour les chauffeurs, il doit s'agir de chauffeurs qui travaillent tant dans le secteur privé que dans le secteur public, dans les entreprises publiques autonomes et dans les parastataux;

6° D'intégrer ce point dans les indicateurs qui vont être retenus dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière et d'évaluer régulièrement l'état de l'équipement du parc des camions et autocars qui ont adapté ces nouvelles techniques;

7° De mettre en oeuvre de nouvelles études pour améliorer la protection des usagers à deux roues, vis à vis des côtés non protégés des camions;

8° D'informer régulièrement le Parlement de l'avancement des décisions aux différents niveaux où elles doivent se prendre.

1^{er} mars 2002

Marie-Thérèse COENEN (AGALEV ECOLO)
Lode VANOOST (AGALEV ECOLO)