

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 21 JANUARI 2008

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 21 JANVIER 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.02 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de zeer bizarre vragen die mensen, die door de rechtbank vervallen verklaard werden van het recht tot sturen, bij het BIVV moeten beantwoorden om te kunnen in dit recht hersteld te worden" (nr. 1002)

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Sommige mensen die door de rechtbank vervallen verklaard worden van het recht tot sturen, moeten bij het BIVV een bizarre vragenlijst invullen om hun rijbewijs terug te krijgen. Ik ga ermee akkoord dat we streng moeten optreden tegen verkeersovertreders en dat we een rijbewijs niet zomaar moeten teruggeven, maar ik betwijfel toch of dit soort persoonlijke vragen verantwoord is.

De heer Van den Eynde geeft enkele voorbeelden van dergelijke vragen.

01.02 Minister Yves Leterme (Nederlands): Ik heb die vragenlijst voor mij liggen en de voorbeelden van de heer Van den Eynde zijn erg gericht gekozen.

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ook al ben ik natuurlijk niet bevoegd ter zake, toch komen sommige van deze vragen mij erg gek over.

Ik maak mij ook zorgen over wat er achteraf met deze informatie gebeurt. De vragenlijst wordt in opdracht van het BIVV verzameld door een privéfirma. Hoe wordt deze vertrouwelijke informatie beschermd?

01.04 Minister Yves Leterme (Nederlands): Een rechter kan een maatregel opleggen tot verval van het recht op sturen. Hij kan ook voorwaarden verbinden aan het opnieuw verkrijgen van het rijbewijs, zoals het afleggen van een psychologisch of medisch onderzoek. Een dergelijk onderzoek wordt onder meer door het BIVV georganiseerd. De inhoud en de methodiek van deze onderzoeken werd vastgelegd in het KB van 8 maart 2006.

Natuurlijk is iedereen bekommerd om de verkeersveiligheid en daar moet ook een sanctiebeleid tegenover staan. Ik onthoud mij van enige beoordeling van deze vragen. Het gaat om een internationaal gevalideerde vragenlijst en ik zal mij daar niet mee bemoeien.

De resultaten worden enkel in hun geheel ter kennis gebracht van de personen die ze moeten beoordelen. De gegevens vallen onder de strikte toepassing van het beroepsgeheim.

01.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik neem het de minister niet kwalijk dat hij niet bevoegd is

om te oordelen over psychologische testen maar ik blijf er desondanks erg sceptisch over. Ik hoop dat de gegevens erg discreet behandeld worden en ik ben tevreden dat ze beschermd worden door het beroepsgeheim. Het lijkt trouwens alsof deze vragenlijst zelf ook geheim is, want ik heb ze via veel omwegen moeten bemachtigen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1016 van de heer De Padt wordt uitgesteld.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Ludwig Vandenbrouck aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het verkeersboetefonds" (nr. 1049)

- mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de financiering van de verschillende politiezones" (nr. 1364)

- mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de perspectieven voor de politiezones vanuit het verkeersveiligheidsfonds 2008" (nr. 1366)

- de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het verslag van het Rekenhof over de acties op het vlak van verkeersveiligheid" (nr. 1410)

- de heer Michel Doornst aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de verdeling van het geld uit het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 1429)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen en aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 1441)

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de audit van het Rekenhof over de financiering en de evaluatie van de actieplannen van de politiediensten in het kader van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 1442)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de verdeling van het geld uit het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 1463)

02.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Toen ik mijn vraag indiende, was ik nog niet in het bezit van het rapport van het Rekenhof.

Uit cijfers blijkt dat de politie vorig jaar 2,7 miljoen verkeersboetes heeft uitgeschreven via het systeem van de onmiddellijke inning, een miljoen meer dan in 2006.

Uit de eerste ramingen blijkt dat deze boetes meer dan 200 miljoen euro zullen opbrengen.

Welk deel hiervan vloeit terug naar Vlaanderen, Brussel en Wallonië? Welk percentage vloeit terug naar de politiezones, gelegen in de verschillende Gewesten?

Hoe verklaart de minister de enorme stijging van het aantal verkeersboetes? Is die stijging zichtbaar in alle zones?

02.02 **Katharina Schryvers** (CD&V - N-VA): De opbrengst van de verkeersboetes in 2007 bedraagt 200 miljoen euro.

Is het de bedoeling het verkeersveiligheidsfonds in 2008 nog in zijn huidige vorm te laten bestaan of komt er toch al een bijkomende politiedotatie op basis van een inschrijving van het verkeer als zevende basisfunctionaliteit van de lokale politie?

Als het fonds blijft bestaan, wanneer zullen de politiezones dan de concrete modaliteiten en de voorwaarden kennen? Zal de 15 miljoen euro extra opbrengst naar de lokale politiezones gaan?

02.02 **Guido De Padt** (Open Vld): Het Rekenhof bracht onlangs verslag uit over de financiering en de evaluatie van de actieplannen van de politiediensten.

De fondsen worden verdeeld volgens drie criteria: de categorieën van politiezones, de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en het aantal kilometer wegen.

Uit het verslag blijkt dat de federale politie en de FOD Justitie te veel hebben gekregen. De 196 politiezones hebben van 2005 tot 2007 12 miljoen euro te weinig gekregen.

Volgens het Rekenhof is de FOD Mobiliteit onderbemand, waardoor hij te weinig aandacht kan geven aan de verslagen die werden ingediend. Het gevolg is dat de politiezones er niet toe worden aangezet om efficiënt te zijn.

Zal de 12 miljoen euro worden gecompenseerd? Zal de minister voor meer personeel zorgen om de dossiers behoorlijk af te handelen? Welke andere initiatieven zal de minister nemen op grond van de conclusies van het Rekenhof?

02.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Uit de cijfers van het Rekenhof blijkt dat er sprake is van enige onzorgvuldigheid. Tussen 2005 en 2007 werd een verkeerde berekening gemaakt die de gemeenten 12 miljoen euro heeft gekost. Klopt dit? Zal dit in de nabije toekomst worden rechtgezet?

Het verkeersveiligheidsfonds heeft op het terrein resultaten opgeleverd. De politiezones weten nu echter niet goed meer hoe zij met bijkomende investeringen of ideeën op korte termijn nog veel beter kunnen doen.

Dit hangt een beetje samen met de bezorgdheid om de politiezorg betaalbaar te houden, want 85 tot 90 procent van de uitgaven gaat naar het personeel. Het verkeersveiligheidsfonds heette in 2002 immers een middel om de totale politiezorg betaalbaar te houden.

Zitten er nog onnauwkeurigheden in het geheel? Hoe denkt de minister van dit fonds op termijn een echt fonds te maken waarop de gemeenten trekkingsrechten hebben, zodat zij hun middelen zelfstandiger kunnen aanwenden?

02.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Het Rekenhof heeft eigenlijk drie fundamentele punten van kritiek gegeven. Ten eerste, er was kritiek op de categorisering van de politiediensten. De verdeling speelt blijkbaar in het voordeel van de kleinere politiediensten. Voorts wordt sinds 2005 ook CALog-personeel toegevoegd, zodat een aantal zones in een hogere categorie is terechtgekomen.

Ten tweede, het aantal kilometer wegen dat in aanmerking wordt genomen om het aandeel van de federale politie te berekenen, stemt overeen met alle wegen van het land en niet met het aantal kilometer op het grondgebied waarvoor de wegenpolitie van de federale politie bevoegd is. Daardoor is ook het aandeel van de FOD Justitie te hoog.

Ten derde, de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Voor de referentie jaren werd het aantal slachtoffers overschat.

Bijkomend is er natuurlijk ook het onvermijdelijke communautaire aspect. In 2006 werd in Vlaanderen 84 procent van alle verkeersboetes uitgeschreven. Vlaanderen heeft meer dan duizend flitspalen, Wallonië heeft er honderd.

Bij de oranje-blauwe onderhandelingen was er een akkoord om het verkeersveiligheidsfonds af te schaffen en het te vervangen door een rechtstreekse dotatie aan de politie. Als de minister ook vindt dat wie inspanningen levert, moet worden beloond, dan moet hij onmiddellijk komaf maken met het verkeersveiligheidsfonds zoals het nu bestaat.

Wat denkt de minister over het rapport van het Rekenhof? Welke maatregelen zal hij nemen om tegemoet te komen aan de conclusies en de aanbevelingen van het Rekenhof? Hoe zal de minister de communautaire scheeftrekking verhelpen?

02.06 Valérie De Bue (MR): Het verslag van het Rekenhof kwam eerder al aan bod, meer bepaald de aanbevelingen van het Hof met betrekking tot de verdeling van de kredieten tussen de verschillende actoren.

Het financiële mechanisme dat de ter beschikking gestelde middelen afhankelijk maakt van de daling van het aantal verkeersslachtoffers blijkt niet te werken. Het Rekenhof vraagt een andere berekeningswijze via het koninklijk besluit van 19 december 2005.

Op organisatorisch vlak pleit het Rekenhof voor een herziening van het goedkeurings- en evaluatieproces van de actieplannen en voor een betere afstemming op het budgettaire tijdschema van de politiezones.

Dat fonds heeft evenwel de verdienste dat het bestaat. In de praktijk gebeurt er heel wat, maar de resultaten daarvan op het stuk van de verkeersveiligheid konden nog niet worden getoetst aan de doelstelling.

Wat zal u ondernemen om de doeltreffendheid van het fonds te verbeteren en wanneer?

02.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De lokale politiezones hebben tussen 2005 en 2007 12 miljoen euro te weinig gekregen uit het Fonds voor verkeersveiligheid. Dit fonds werd in het leven geroepen om het aantal verkeersdoden in België grondig te doen dalen. Veel steden en gemeenten hebben aanzienlijke inspanningen geleverd met gelden uit dit fonds.

Intussen zou verkeersveiligheid misschien een zevende basisfunctionaliteit worden in het federale veiligheidsplan. Lokale steun is daartoe onontbeerlijk en daarom is het vreemd dat steden en gemeenten net te weinig geld hebben gekregen. Bovendien blijkt uit het rapport van het Rekenhof dat het geld uit het fonds te weinig rechtstreeks werd aangewend om het aantal verkeersdoden te verminderen. Tot slot heeft het Rekenhof ook kritiek op de timing waarbinnen evaluatie- en actieplannen van de politiediensten worden goedgekeurd.

Wil de minister de verdeelsleutel corrigeren? Zal dat nog in 2008 gebeuren? Komt er een vergoeding voor steden en gemeenten voor de misgelopen financiering in de periode 2005-2007? Heeft men het geld uit het fonds voldoende gebruikt om de verkeersveiligheid te verhogen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen? Overweegt de minister om de financiering in grotere mate afhankelijk te maken van de bereikte resultaten? Acht de interim-regering zich gebonden door het oranje-blauwe deelakkoord dat erin voorzag geld voor het verkeersveiligheidsfonds ook voor andere zaken te gebruiken? Hoe rijmt men dit met het doel om het aantal verkeersdoden terug te dringen tot maximaal 500 tegen 2015 of - volgens persberichten - 2011? Overweegt de minister om de evaluatie van de veiligheidsplannen los te koppelen van de goedkeuring van de actieplannen en de criteria te verschuiven van uitgavencontrole naar het behalen van operationele doelstellingen?

02.08 Minister Yves Leterme (Nederlands): De vrij spectaculaire stijging heeft te maken met de werking van het verkeersveiligheidsfonds zelf. Via de genomen maatregelen in de politiezones - mee gefinancierd door het fonds - is er een verhoging van de objectieve pakkans. Er zijn actieplannen uitgewerkt die investeren in bijkomende mensen en middelen. Daardoor verhoogt het aantal verkeerscontroles, alsook de efficiëntie ervan. In de politiezones werden 187 nieuwe snelheidsradars gekocht.

De verhoogde objectieve pakkans heeft een gunstig effect op het aantal verkeersslachtoffers.

Er zijn geen statistieken over de verdeling van de opbrengst per Gewest voor 2007. Uit een VVSG-studie blijkt dat de toename van het bedrag van de verkeersboetes voor circa 80 procent voor rekening zou zijn van het Vlaamse Gewest. De uitgaven van het verkeersveiligheidsfonds lagen de voorgaande jaren voor Vlaanderen tussen 54 en 57 procent, voor Wallonië tussen 36 en 37 procent en Brussel tussen 4 en 6 procent. Het totaalbedrag van het verkeersveiligheidsfonds is sinds het ontstaan met 30 procent gestegen.

Ik ga niet in op de oranje-blauwe intenties bij de onderhandelingen. Tot eventuele regeringsonderhandelingen blijft het bestaande systeem van het verkeersveiligheidsfonds gelden.

We zullen rekening houden met het rapport van het Rekenhof. In 2008 gebeurt de verdeling volgens de geldende regels. Bij de basis voor de berekening en de opbrengst van de verkeersboetes in 2007 tellen ook de meerontvangsten mee die zullen gelden als vertrekbasis voor de berekening.

k spreek mij niet uit over een eventueel supplement van 15 miljoen euro. De 12 miljoen euro die niet naar de

lokale politiezones zijn gegaan, maken 4 procent uit van de 300 miljoen waarover het gaat. Die 12 miljoen euro werden aangewend op het grondgebied van België. Het is niet mijn bedoeling om te compenseren.

Personeelsleden van niveaus A en B zijn bezig met de evaluatie van de actieplannen. We zullen kijken of dit voldoende is. Omwille van de efficiënte kunnen er eventueel interne verschuivingen komen.

Het is belangrijk dat het verkeersveiligheidsfonds gericht wordt op bijkomende impulsen inzake verkeerstoezicht en controles door de politie. Bij het opstellen van de circulaire en het voorafgaand onderzoek bij de evaluatie van de actieplannen zullen we er nog nauwer op toezien in hoeverre die actieplannen werkelijk bijdragen tot de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

De timing en de werkmethoden inzake indiening, goedkeuring en evaluatie van de actieplannen zal worden aangepast. Er zal strikt gekeken worden naar de realisatie van de doelstellingen inzake verkeersveiligheid.

Om de scheeftrekking weg te werken zal de bestaande reglementering worden behouden, maar iets correcter worden toegepast op basis ook van de aanbevelingen van het Rekenhof. Wij zullen ook maatregelen nemen om te waken over de striktere opvolging van de doelstellingen inzake verkeersveiligheid.

(Frans) We moeten de statistieken en gegevens in verband met ongevallen nog verder analyseren. Het BART-project van het BIVV kan ons daarbij van nut zijn.

(Nederlands) De verdeelsleutel zal gecorrigeerd worden voor 2008, niet voor het verleden.

Op de vragen over de vergoeding is het antwoord in principe *neen*. Het gaat over een periode die voorbij is. Ik voorzie niet in extra middelen. De burgemeesters of voorzitters van de zones moeten weten dat dit geld ook zinvol gespendeerd is, onder meer in hun zones. Het gaat om 4 procent.

Het geld uit het fonds wordt effectief voldoende gebruikt om de verkeersveiligheid te verhogen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen en wij zullen nog extra inspanningen doen. De doelstelling van 500 geldt voor 2015, niet 2011.

02.09 Ulla Werbrouck (LDD): Het verbaast mij dat er geen statistieken bestaan over de herkomst van de boetes. Hopelijk zijn die er volgend jaar. De boetes komen voor 80 procent uit Vlaanderen, terwijl slechts 55 procent terugvloeit.

02.10 Minister Yves Leterme *(Nederlands)*: Mijn informatie is dat de toename voor 80 procent te situeren is in Vlaanderen. Mogelijk zijn de gegevens voor het overige correct.

02.11 Ulla Werbrouck (LDD): Ik zal de gedetailleerde cijfers toetsen bij bevoegde ministers. Hopelijk wordt het rapport van het Rekenhof tijdens een van de volgende commissiezittingen besproken.

02.12 Katharina Schryvers (CD&V - N-VA): De meesten vinden een aantal fundamentele aanpassingen aan het verkeersveiligheidsfonds onontbeerlijk. CD&V had ten tijde van het wetsontwerp trouwens al belangrijke opmerkingen. Een grondige evaluatie is een goede zaak. Zo krijgen de politiezones duidelijkheid. Het is dus zeer goed dat we de situatie in 2008 zullen kennen. Wel hoop ik dat de streefdatum van 1 april zoveel mogelijk zal worden gerespecteerd.

02.13 Minister Yves Leterme *(Nederlands)*: In de periode rond 1 april zal ik veel aandacht schenken aan de kalender.

02.14 Guido De Padt (Open Vld): Het niet ter beschikking stellen van een half miljard Belgische frank is geen voorbeeld van goed bestuur, aangezien de overheid toch zijn eigen wetten zou moeten toepassen. Wat zou er trouwens gebeuren indien een politiezone achterstallen via de rechtbank zou opeisen op basis van het verslag van het Rekenhof?

Het verheugt mij dat de minister achter de zevende basisfunctie inzake verkeersveiligheid staat, hoewel de

gedachte niet nieuw is. Aangezien de middelen niet oneindig zijn, zal dit gedeeltelijk ook bij de gewone middelen moeten worden ondergebracht.

02.15 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Hopelijk komen we in 2008 tot een correcte toepassing van de afspraken, aangezien we destijds op lokaal niveau zeer grote inspanningen hebben geleverd voor een goede werking van de politiediensten en dan vooral voor meer verkeersveiligheid. Een retroactieve correctie is helaas niet meer mogelijk.

Wij kijken uit naar een hervorming van het fonds als bron van inkomsten om een goede politionele werking en verkeersveiligheid te kunnen garanderen.

02.16 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik sluit me aan bij de opmerking van meneer De Padt over onbehoorlijk bestuur. Het is eveneens onbehoorlijk bestuur om de Vlaamse politiezones het rechtmatige loon voor hun inspanningen te onthouden. Telkens wanneer ik het communautaire aspect ter sprake breng, antwoordt men mij dat men dit nog verder zal bekijken. Ook de vice-eersteminister maakt nu met zijn antwoorden duidelijk dat het communautaire aspect nog maar van weinig tel is, wat ik bijzonder jammer vind. Ik vrees dan ook het ergste voor 23 maart.

02.17 Valérie De Bue (MR): Met betrekking tot de aanbevelingen van het Rekenhof wacht u de totstandkoming van een definitief regeerakkoord af om een standpunt in te nemen. Voor een aantal maatregelen – bijvoorbeeld de aanpassing van de timing of de afstemming op de realiteit in het veld – hoeft de wet echter niet te worden gewijzigd. Ik hoop dat die maatregelen zo snel mogelijk kunnen worden genomen, zodat de regeling efficiënter kan worden.

02.18 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Positief is de correcte verdeling in 2008, alsook de klemtoon op een evaluatie van de resultaten. Het doel van onze investeringen blijft immers een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Hopelijk gaat het geld niet naar de algemene dotatie, gezien de zeer grote inspanningen die nog moeten worden geleverd op lokaal vlak om het aantal verkeersdoden tegen 2015 terug te brengen tot 500.

Ook ik vind het geen voorbeeld van goed bestuur om de steden en gemeenten het geld te onthouden, vooral wanneer zij enorme inspanningen geleverd hebben inzake verkeersveiligheid. Zou het, ondanks de moeilijke budgettaire situatie, niet nodig zijn om te voorzien in een vorm van compensatie?

02.19 Minister Yves Leterme (Nederlands): Ook ik vind de gebeurtenissen tijdens de voorbije regeerperiode niet echt getuigen van goed bestuur. Wel werd er gemiddeld 60.000 euro per politiezone uitgetrokken om via aankopen de verkeersveiligheid te bevorderen.

(Frans) Wat de opmerkingen van het Rekenhof waaraan we nu reeds gevolg kunnen geven betreft, moet u weten, mevrouw De Bue, dat het tijdspad veranderd is: men tracht het tempo op te voeren om ervoor te zorgen dat de streefdatum van 1 april gehaald wordt.

(Nederlands) Wat meer beslissingsruimte toestaan aan de lokale politiezones inzake de aanwending van de fondsen, is niet noodzakelijk in tegenspraak met de doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid. Met het verkeersveiligheidsfonds en resultaatgerichte actieplannen is wat meer vertrouwen in de lokale bestuurders geboden. Deze vinden verkeersveiligheid immers een belangrijk thema, iets wat bewezen wordt door de hardnekkige vragen over de middelen van het fonds.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het subsidiëren van het gecombineerd vervoer per spoor" (nr. 1047)
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden" (nr. 1345)

03.01 Jean-Luc Crucke (MR): De vorige regering nam de positieve beslissing om met ingang van 2005

subsidies toe te kennen aan de operatoren van het gecombineerd vervoer per spoor. Die zijn er op die manier in geslaagd de bestaande 300.000 intermodale transporteenheden te bestendigen en het transport per spoor over een periode van drie jaar met 20 procent te doen toenemen.

In november waren er 430.000 transporteenheden. Dat is een stijging met 43 procent.

De FOD Mobiliteit en Vervoer, die met een overlegronde is gestart, moet nagaan hoe op dat elan kan worden voortgegaan.

Tot welke resultaten heeft het overleg tot dusver geleid? Werd een specifiek overleg georganiseerd met de betrokken actoren? Kan men vandaag bevestigen dat dat beleid zal worden voortgezet? Zo ja, welke kredieten zullen daartoe worden uitgetrokken?

03.02 Valérie De Bue (MR): De federale administratie buigt zich over een herziening van de subsidies voor het gecombineerd spoorvervoer.

Werken die subsidies een verschuiving naar een duurzamer vervoerwijze in de hand?

Het zou interessant zijn het resultaat van de afgelopen rondetafelconferenties te vernemen.

De bedrijven van hun kant vragen dat de subsidies in de toekomst duidelijk en op een transparante manier zouden worden doorberekend in de vervoertarieven voor de bevrachters. Ze pleiten voor het herstel van een rechtstreekse mededinging tussen de verschillende vervoerwijzen.

Idealiter moeten de subsidies de economische spelers ertoe aanzetten van het gecombineerd vervoer gebruik te maken. De steun moet derhalve een structureel effect hebben en mag niet conjunctuurgebonden zijn.

Het zou interessant zijn om uw mening over de evaluatie te kennen. Uw voorganger had zich ertoe verbonden een evaluatieverslag over de subsidies over te leggen, maar hij is zijn belofte niet nagekomen.

De impact van die incentive op de overschakeling van het wegvervoer naar andere, multimodale vervoerswijzen kan niet genoeg onderstreept worden.

Ook de kwaliteit van de gesubsidieerde diensten moet geëvalueerd worden.

Wat is het resultaat van die rondetafel? Is u van plan om de manier waarop die subsidies worden toegekend, te wijzigen? Zo ja, welke criteria zullen er gehanteerd worden, en over welke bedragen spreken we dan?

03.03 Minister Yves Leterme (Frans): Ik heb geen evaluatiedossier aangetroffen.

Het voorstel voor een hervorming van de steunregeling dateert van 2007. Omdat de regering toen in lopende zaken was, werd voor 2008 een op de vorige regeling gebaseerde overgangsregeling ingevoerd. De nieuwe regeling werd uitgewerkt na raadpleging van de betrokken actoren en na rondetafelgesprekken. De zeehavens en de NMBS zijn zeer belangrijke actoren, maar ook andere betrokken werden geraadpleegd, zoals de binnenschippers, die vreesden voor een verstoring van de concurrentie ten voordele van het spoor.

Wat het optrekken van de spoortarieven betreft, moest de in 2004 ingevoerde regeling ervoor zorgen dat het concurrentievermogen van de NMBS op peil werd gehouden in vergelijking met het wegvervoer. De Europese Commissie heeft overigens met die steun ingestemd.

Uit een evaluatie blijkt dat de regeling positieve effecten heeft gehad (een stijging van 40 procent voor B-Cargo).

De actoren, die door de regering werden geraadpleegd, hebben bevestigd dat die regeling aan een echte behoefte tegemoetkomt en dat de vooropgestelde doelstellingen werden bereikt. Zij hebben gevraagd dat de regeling zou worden verlengd, mits bijsturing van enkele onvolkomenheden. De FOD heeft een verbeterd concept uitgewerkt voor de periode 2007-2010. Het begrotingskrediet moet echter nog worden goedgekeurd, gelet op de situatie in verband met de begroting 2008.

Ik heb mijn administratie belast met het opstellen van het evaluatieverslag, maar dat is nog niet klaar.

03.04 Jean-Luc Crucke (MR): Ik begrijp dat er met betrekking tot het begrotingskrediet geen specificatie kan worden gegeven. Ik begrijp ook dat u de continuïteit van de regeling, die ook belangrijk is in het licht van

de Kyotodoelstellingen, bevestigt ten behoeve van de bedrijven.

03.05 Valérie De Bue (MR): U heeft ons binnen het bestek van één vergadering meer informatie verstrekt dan uw voorganger in een tijdspanne van vier jaar. Er moet wel degelijk werk gemaakt worden van het multimodaal vervoer, met name in het licht van de Kyotodoelstellingen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Wouter De Vriendt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stijgend aantal daklozen in de luchthaven van Zaventem" (nr. 1116)

04.01 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Omdat de treinstations al sinds een tijdje 's nachts worden gesloten, zoeken steeds meer daklozen onderdak in de luchthaven van Zaventem. Naar verluidt zorgt de winterperiode voor een vervijfvoudiging van het aantal daklozen dat naar Zaventem afzakt. In tegenstelling tot Brussel-stad zijn er in de luchthaven echter geen gratis voorzieningen.

Hoeveel daklozen zoeken elke nacht onderdak in de luchthaven? Waar in de luchthaven worden ze aangetroffen? Worden er concrete maatregelen getroffen om in opvang te voorzien? Wordt er overleg gepleegd met gespecialiseerde organisaties om tot een oplossing te komen?

04.02 Minister Yves Leterme (Nederlands): Mijn antwoord is grotendeels gebaseerd op informatie van Brussels Airport Company. Er worden geen statistieken bijgehouden in verband met het aantal daklozen dat onderdak zoekt in de luchthaven. Ze zijn niet geconcentreerd in een bepaald deel van de luchthaven. Men kan ze verspreid over alle delen van de luchthaven terugvinden. Het klopt dat het aantal daklozen sterk toeneemt in de winterperiode. Er werden tot dusver geen specifieke maatregelen getroffen. De federale politie treedt uitsluitend op als er sprake is van verstoring van de openbare orde. In 2006 noch in 2007 is de politie moeten optreden.

Brussels Airport Company beschikt niet over juridische instrumenten om de daklozen de toegang te ontfen. Het lokaal veiligheidscomité van de luchthaven pleegt momenteel overleg met gespecialiseerde organisaties als de OCMW's en Poverello om een structurele oplossing uit te werken. Een dergelijke oplossing zal dan ten vroegste op het einde van 2008 worden geïmplementeerd. Er wordt onder meer gedacht aan het ter beschikking stellen van een lokaal op de luchthaven.

04.03 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Mocht de nood plots hoog worden - bijvoorbeeld bij streng vriesweer - moeten er snel noodmaatregelen kunnen worden getroffen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de gevaren van en het risico op ongevallen door het gebruik van de cruisecontrol bij regenweer" (nr. 1121)

05.01 Camille Dieu (PS): Het gebruik van de cruisecontrol zonder EPS-systeem (*Electric Power-assisted Steering*) in combinatie met VSC (*Vehicle Stability Control*) verhoogt de kans op aquaplaning bij regenweer en is dus een oorzaak van ongevallen. In België zijn er nochtans veel voertuigen uitgerust met een cruisecontrol, maar niet met EPS.

Hoeveel van dat soort voertuigen rijden er op onze wegen?

Zou er, afhankelijk van het aantal voertuigen met cruisecontrol maar zonder EPS, niet dringend werk gemaakt moeten worden van een informatiecampagne, in de keuringscentra of langs de snelwegen, bijvoorbeeld?

05.02 Minister Yves Leterme (Frans): Ik beschik niet over statistieken met betrekking tot het aantal voertuigen die zowel met cruisecontrol als EPS zijn uitgerust.

Bij regen is het matigen van de snelheid de belangrijkste stelregel om ongevallen te voorkomen. Dat neemt niet weg dat men er goed aan zou doen de gebruikers op het door u geschetste probleem te attenderen. Ik

zal de keuringscentra en misschien ook het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vragen hiertoe het nodige te doen.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Guido De Padt.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het autowegenvignet" (nr. 1129)
- de heer Peter Luykx aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke invoering van een Waals wegvignet" (nr. 1380)

06.01 François Bellot (MR): In maart 2007 heeft de Vlaamse regering, na de Nederlandse premier te hebben ontmoet, afgezien van het geplande wegvignet. In oktober koos zij voor een kilometerheffing voor vrachtwagens, een systeem waarbij gebruik wordt gemaakt van de nieuwe technologieën en dat pas over drie of vier jaar operationeel zal zijn. Het Waalse Gewest geeft de voorkeur aan het wegvignet dat snel kan worden ingevoerd. Welke werkmethode zal in het Overlegcomité worden gevolgd? Wat zijn uw voornemens ten aanzien van elk systeem van wegentol dat in België zou worden ingevoerd?

06.02 Peter Luykx (CD&V - N-VA): In *De Standaard* van 7 januari 2008 schreef Waals minister van Infrastructuur Daerden de slechte staat van de Waalse wegen toe aan de weigering van de Vlaamse regering om een wegvignet in te voeren. Hij suggereerde dat het Waalse Gewest het vignet eenzijdig zou invoeren.

De Vlaamse regering zou de voorkeur geven aan de invoering van een systeem van rekeningrijden, omdat de prijs dan afhankelijk wordt van de plaats en het tijdstip waarop men rijdt en men eventueel ook de vervuilingsgraad van het voertuig in rekening kan brengen.

Vorig jaar liet de minister in zijn hoedanigheid van Vlaams minister-president het denkspoor van het wegvignet al varen, want op Europees niveau zou er sprake kunnen zijn van concurrentievervalsing.

Hoe reageert de minister op de uitspraken van minister Daerden over het wegvignet? Is er een rol weggelegd voor het Overlegcomité? Hoe zal de Europese Commissie reageren als het Waalse Gewest eenzijdig een wegvignet invoert?

Hoe zwaar wordt het autobezit of autogebruik in ons land belast in vergelijking met Nederland en Duitsland? Zijn er onderlinge verschillen tussen de Duitse Länder?

Wat heeft de vergadering van de bevoegde Benelux-ministers op 17 januari over de geharmoniseerde invoering van rekeningrijden voor vrachtverkeer opgeleverd? Waren er voorstanders van het veralgemeend rekeningrijden? Wat zullen de gevolgen zijn van de Nederlandse beslissing om vanaf 2011 een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren en vanaf 2016 voor alle weggebruikers? Werd er in het kader van het klimaatdebat gesproken over het geleidelijk overschakelen van een belasting op autobezit naar een op autogebruik?

06.03 Minister Yves Leterme (Nederlands): Destijds heeft de Vlaamse regering afgezien van de invoering van een wegvignet.

(Frans) Als Vlaams minister-president was het mijn bedoeling buitenlandse chauffeurs te doen bijdragen tot de financiering van de wegen, zonder daarbij de belasting op te trekken voor onze landgenoten. Samen met premier Balkenende hebben we gekozen voor een belasting op het gebruik van het voertuig.

(Nederlands) De verkeersbelasting is een bevoegdheid van de Gewesten. Zij kunnen dus zelf beslissen of ze een wegvignet of een andere vorm van belasting, zoals het rekeningrijden, willen invoeren.

(Frans) Naar verluidt is het Waals Gewest van plan een wegvignet in te voeren, terwijl de Vlaamse regering de voorkeur geeft aan een kilometerheffing, in een eerste fase voor vrachtwagens, nadien ook voor personenwagens.

(Nederlands) Er zijn regelmatig contacten en vergaderingen tussen de Gewesten. Vorige week was er overleg over deze materie tussen het Vlaamse, Waalse en Brusselse Gewest. Er werd hierover echter nog niet gesproken in het Overlegcomité.

(Frans) De vergadering van 17 januari met onze Beneluxpartners was een vergadering op administratief niveau. De Nederlandse vertegenwoordigers hebben daarbij laten weten dat Nederland een kilometerheffing wil invoeren.

(Nederlands) Europa heeft nog geen uitspraak gedaan over het eenzijdig invoeren van een systeem zoals het wegvignet. Er zijn echter wel akkoorden over het Europees wegvignet voor vrachtwagens.

Ondertussen zijn er ook afspraken gemaakt tussen de Gewesten over de mogelijke omvorming van de verkeersbelasting. De federale regering moet daarin geen rol spelen.

Nederland en Duitsland denken wel aan de invoering van een slimme kilometerheffing, zoals dat ook de bedoeling is van het Vlaamse Gewest.

We moeten streven naar een geharmoniseerde oplossing voor heel België en de ons omringende landen. Als de drie Gewesten in ons land het onderling niet eens zouden raken over de invoering van een gemeenschappelijk systeem, dan zou het Overlegcomité een rol kunnen spelen.

Wat betreft het systeem van het rekeningrijden zal ik het initiatief van de Gewesten afwachten. Daarna kunnen we trachten een geharmoniseerde regeling in ons land in te voeren. Deze Belgische regelgeving zou bovendien best op de Europese regelgeving worden afgestemd, want België is maar een klein land, dat wel een belangrijke logistieke functie heeft.

06.04 François Bellot (MR): De drie Gewesten willen buitenlandse bestuurders doen bijdragen aan het onderhoud van onze wegen, en in het kader van de kilometerheffing zal voor buitenlandse voertuigen hoe dan ook met een forfaitair wegvignet worden gewerkt.

Indien de Gewesten een akkoord bereiken over de verdeling van de opbrengst van zo een maatregel, zou het wegvignet nog dit jaar kunnen worden ingevoerd. De invoering van de kilometerheffing is tijdrovender. Zou het niet goed zijn in afwachting daarvan gebruik te maken van het wegvignet?

06.05 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Ik stel aan Vlaamse en Waalse zijde een verschillende visie vast. Een slimme kilometerheffing is een heffing die op lange termijn werkt en een veel correctere heffing op het verbruik is.

Aan Waalse zijde wil men afzien van het vignet op korte termijn, omdat het niet genoeg zou opbrengen om de Waalse wegen te onderhouden.

Er blijft ook nog het argument van Europa dat het concurrentievervalsing zou zijn, mochten enkel buitenlandse gebruikers moeten betalen.

06.06 Minister Yves Leterme (Nederlands): We moeten voor ogen houden dat het hier om een exclusief gewestelijke bevoegdheid gaat. Meer dan wat nadenken over oplossingen in het Belgisch kader kan niet.

Het beleidsdoel om het globaal niveau van belastingen voor de ingezetenen van het Vlaamse Gewest niet te verhogen, kon niet worden bereikt door het invoeren van een vignet. De compensatie via een verlaging van een verkeersbelasting dreigde door Europa immers als discriminerend te worden beschouwd. Daarom is het vignet er niet gekomen.

Vlaanderen en Wallonië verschillen in die zin dat Vlaanderen ook niet-ingezetenen van het Gewest via het vignet wil laten meebetalen.

06.07 François Bellot (MR): Er bestaat vandaag een discriminatie tussen Belgische en buitenlandse

vrachtwageneigenaars. Op bepaalde wegen zijn buitenlandse opdrachtgevers, die niet betalen, goed voor de helft van het vrachtwagenverkeer en het zijn onze landgenoten, onze wegvervoerders, die voor de kosten van die autowegen opdraaien. Wanneer wij door Frankrijk of door andere landen rijden, dan moeten wij betalen; het zou dan ook billijk zijn dat men in ons land betaalt in verhouding tot het gebruik dat men van onze wegeninfrastructuur maakt.

Ik vertrouw erop dat de regeringen tot een oplossing komen. Aanvankelijk hadden Duitsland, België, Nederland en Luxemburg het akkoord met betrekking tot het eurovignet onderschreven, maar Duitsland heeft zich teruggetrokken om een eigen systeem van betaling in verhouding tot het gebruik, een vorm van tolheffing, uit te werken.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de rijopleiding" (nr. 1130)**

- **mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de rijopleiding voor jonge autobestuurders en hun slaagpercentage voor het rijexamen" (nr. 1443)**

07.01 **François Bellot (MR):** Ik maak al sinds geruime tijd deel uit van deze commissie. De maatregelen van de vorige minister van Mobiliteit inzake de rijopleiding, meer bepaald de jongerenopleiding via de vrije begeleiding, waren ondermaats.

Het koninklijk besluit dienaangaande heeft inderdaad de gevreesde gevolgen gehad: het aantal begeleiders nam fors toe, een hele reeks opeenvolgende voorlopige rijbewijzen werd uiteindelijk een definitief rijbewijs, de manoeuvres werden uitgevoerd op de openbare weg met alle risico's van dien voor ongevallen en met negatieve gevolgen voor de rijvaardigheid van de leerlingen. Het verlengbare voorlopige rijbewijs zou overigens niet in overeenstemming zijn met de Europese richtlijn en de houder ervan zou niet in het buitenland of alleen mogen rijden.

Wat zijn uw plannen in verband met de hervorming van de rijopleiding?

Tegelijk hebben de meeste rij scholen het moeilijk om het hoofd boven water te houden. Indien u van plan bent de regelgeving bij te sturen, kan u daar best duidelijkheid over scheppen. Verscheidene rij scholen hebben immers al een gerechtelijk akkoord aangevraagd en zelfs de boeken neergelegd. Alle ervaring die ze hebben opgebouwd, dreigt op die manier teloor te gaan.

07.02 **Valérie De Bue (MR):** Een recente studie van de VAB komt tot dezelfde besluiten. Op het stuk van de rijvaardigheid scoren de jongeren blijkbaar erg slecht. Uit die studie, die werd uitgevoerd bij 435 jongeren van 18 tot 24 jaar, blijkt dat ze de remtechnieken onvoldoende beheersen, dat ze onvoldoende alert zijn, dat ze problemen hebben met het besturen van het voertuig, dat hun snelheid onaangepast is en dat ze de voorgeschreven veiligheidsafstand onvoldoende in acht nemen.

Die studie stemt tot nadenken, gelet op de wijziging van het opleidingssysteem. Slechts de helft zou slagen. Wat denkt u van dit onderzoek? Beschikt u over de resultaten van andere onderzoeken? Is er een verband tussen de daling van het slaagpercentage bij het examen en een vermindering van de kwaliteit van de rijopleiding? Met welke maatregelen wil u de rijopleiding verbeteren?

07.03 **Minister Yves Leterme (Frans):** De door minister Landuyt uitgewerkte regeling voor de hervorming van de rijopleiding is gestoeld op het opdoen van rijervaring met een scholingsbewijs.

Er zijn twee typen van scholingsbewijs of voorlopig rijbewijs (met of zonder begeleider). Het voorlopig rijbewijs met begeleider wordt niet door de Europese Commissie ter discussie gesteld, maar sommige actoren uit de sector van de rij scholen hebben aan de alarmbel getrokken, omdat men met dit verlengbare rijbewijs ad vitam aeternam zou kunnen rondrijden zonder ooit voor het praktisch examen te hoeven slagen. Dit rijbewijs kan, als het vervalt, verlengd worden, maar het getuigschrift van het theoretisch examen is slechts drie jaar geldig. In vergelijking met houders van een definitief rijbewijs gelden voor bestuurders met een voorlopig rijbewijs een aantal beperkingen: zo mogen zij niet in het buitenland rijden.

Om tegemoet te komen aan de geformuleerde kritiek zal mijn administratie de hervorming van mijn voorganger evalueren en zo nodig verbeteringen van de regeling voorstellen. Ik ben mij ervan bewust dat de beslissingen die werden genomen problemen doen rijzen voor de sector van de autorijscholen, die niet mag worden gedestabiliseerd, gelet op de ervaring waarover die scholen beschikken en de kwaliteit van de opleiding die zij bieden.

De resultaten van de studie van de VAB liggen in de lijn van wat wij al lang weten. Een bestuurder die net zijn rijbewijs heeft gehaald is nog niet ervaren. Actoren die actief zijn op het stuk van de verkeersveiligheid pleiten trouwens voor een geëcheloneerde opleiding: eerst de rijopleiding zelf, gevolgd door een periode waarin rijervaring wordt opgedaan en ten slotte een periode van permanente bijscholing.

Mijn voorganger heeft in september 2007 een nieuwe regeling ingevoerd. De administratie is die regeling nu aan het evalueren. Het is nog te vroeg om nu al conclusies uit die evaluatie te trekken.

07.04 François Bellot (MR): We mogen het kind niet met het badwater weggooien, maar de hervorming moet zeker worden geëvalueerd.

De rijopleiding met begeleider vormt een groter probleem. Volgens de beroepssector is drie uur opleiding met begeleiding achteraf onvoldoende. Volgens de leden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid hebben de manoeuvres op de openbare weg al dodelijke ongevallen veroorzaakt. Ten slotte zou het wellicht goed zijn ervoor te zorgen dat de rij scholen in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid vertegenwoordigd zijn.

07.05 Valérie De Bue (MR): Werd er al een deadline vastgesteld voor de evaluatie?

07.06 Minister Yves Leterme (Frans): Daar is het nog te vroeg voor.

Ik neem wel nota van de suggestie van de heer Bellot in verband met een vertegenwoordiging van de rij scholen in de federale Commissie.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: François Bellot.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het fluovestje in het autoverkeer" (nr. 1444)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Op initiatief van Open Vld werd tijdens de vorige regeerperiode een resolutie goedgekeurd om het fluovestje op te nemen bij de verplichte veiligheidsuitrusting in de wagen. Minister Landuyt maakte het enkel verplicht op het ogenblik dat men uit de wagen stapt.

Moet deze halfslachtige maatregel niet aangevuld worden met de verplichting om het vestje steeds in de auto te hebben?

08.02 Minister Yves Leterme (Nederlands): Ja. Bij een volgende wijziging van het technisch reglement zullen wij dit aanpassen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de problemen met een vliegtuig van touroperator Jetair" (nr. 1295)

09.01 Guido De Padt (Open Vld): De Geschillencommissie van de Vlaamse Vereniging Reisbureaus heeft een onderzoek gestart naar de vertragingen van een Boeing 767 van touroperator Jetair. Ik heb vooral oog voor de veiligheid van dat toestel en de veiligheid op onze luchthavens.

Wat zijn de specifieke problemen van het toestel? Moeten de passagiers zich zorgen maken? Hoe dikwijls, hoelang en voor hoeveel personen veroorzaakte het toestel in 2006 en 2007 vertragingen? Hoeveel uren vertraging hadden alle passagiersvliegtuigen wegens technische problemen in de Belgische luchthavens van 2005 tot en met 2007? Hoeveel vliegtuigen hebben de Belgische instanties in 2006 en 2007 bestempeld als niet luchtwaardig?

09.02 Minister **Yves Leterme** (*Nederlands*): Ik zal de heer De Padt een kopie bezorgen van het zeer uitgebreide antwoord. Ik zal mij hier beperken tot de schriftelijk gestelde vragen.

Het gaat om een Boeing 767 van Jetairfly, een voormalig toestel van Varig. Omwille van financiële problemen van de Braziliaanse exploitant werd het uit omloop genomen en is het lange tijd inactief gebleven. Die lange inactiviteit zou mee de oorzaak zijn van de problemen voor de reizigers. De wederinbedrijfstelling ging gepaard met tijdrovende en terugkerende problemen. Er zijn onder meer problemen geweest met het entertainmentsysteem en de straalomkering van een van de motoren. Voorts waren er elektrische anomalieën en problemen met de besturing. Tekortkomingen werden volgens de gecertificeerde methodes aangepakt, onder het toezicht van het directoraat-generaal Luchtvaart. Het toestel heeft nu opnieuw zijn maturiteit bereikt, hoewel recente berichten nog altijd wijzen op mankementen. Een deel van de vertragingen heeft ook te maken met problemen met vervangende vliegtuigen waarop men soms een beroep moet doen.

We hebben geen statistieken over het aantal betrokken passagiers. In 2006 ging het om drie vertragingen van in totaal 23 uur. In 2007 waren er reeds dertien vertragingen van in totaal 149 uur. Andere statistieken zijn niet onmiddellijk voorhanden. Het jaarrapport 2006 van Eurocontrol over vertragingen in Europa catalogeert de technische vertragingen wel als belangrijkste oorzaak, namelijk voor meer dan 10 procent.

In 2006 hebben 84 toestellen en in 2007 honderd toestellen het voorwerp uitgemaakt van een rapportering in verband met de luchtwaardigheid. Er zijn verschillende categorieën van rapportering. Een opmerking van categorie 3 impliceert een verbod op vliegen tot het euvel is hersteld. In 2006 waren er drie rapporteringen van categorie 3, in 2007 zestien.

09.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Dat zestien vliegtuigen in 2007 een rapport van categorie 3 hebben gekregen, noopt tot waakzaamheid. Het is goed dat de overheid zich alert toont in deze kwestie.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de betrouwbaarheid van snelheidsradars" (nr. 1371)**

10.01 **Guido De Padt** (Open Vld): Recente verklaringen van de directeur van de verkeerspolitie Brussel-Noord hebben twijfel gezaaid over de betrouwbaarheid van snelheidsradars. Zo zouden enkel de nieuwe digitale camera's foutloos werken en de analoge niet, wat ook bevestigd werd door een importeur. Aan weggebruikers werd aangeraden om bij twijfel een foto op te vragen. De verkeerspolitie ontkende het probleem nadien.

Kan de minister de ondeugdelijke werking van een deel van de Belgische analoge radars bevestigen? Wie zijn de fabrikanten van deze toestellen? Waren er reeds eerder klachten over de kwaliteit van de toestellen van sommige producenten? Hoeveel procent weggebruikers heeft achteraf effectief een bewijsfoto opgevraagd? Zal de minister aandringen op een versnelde vervanging van analoge radars door digitale toestellen?

De **voorzitter**: Ik heb op televisie gezien dat een parket zou hebben beslist het gebruik van een analogue radar van het merk Mesta te weigeren.

10.02 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Dit is aanvullende informatie, en wij zullen dit natrekken.

(*Nederlands*) Alle snelheidsradars zijn onderworpen aan een homologatie en periodieke ijking en moeten conform de handleiding worden gebruikt. Ik heb geen aanwijzing dat een deel van de analoge toestellen slecht zou functioneren. De betrokken directeur van de Brusselse verkeerspolitie heeft het probleem voor de toestellen onder zijn bevoegdheid ontkend. Bovendien ging het hier om bemande radars van de Brusselse politie, niet over onbemande radars van de Gewesten.

De analoge snelheidsradars zullen in toenemende mate vervangen worden door digitale toestellen, die veel efficiënter zijn. Momenteel heb ik nog geen informatie over de producenten en over het aantal bewijsfoto's dat werd opgevraagd. Zodra ik die informatie heb, zal ik dit doorgeven aan de heer De Padt.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de veiligheidsvoorschriften en de reglementering rond paramotoren" (nr. 1421)

11.01 Guido De Padt (Open Vld): Onlangs vielen bij een ongeluk met een ULM-vliegtuig twee doden, wat opnieuw vragen deed rijzen over de veiligheid van deze vrijetijdsactiviteit. Er is duidelijk nood aan een aangepaste reglementering en een analyse van de risico's en van de oorzaken van ongevallen.

Half februari 2007 werd mijn voorstel van resolutie inzake de uitwerking van een wetgevend kader voor paramotoren aangenomen in de Kamer. Hierin werd gevraagd om verder overleg met de verschillende partijen met het oog op een federale reglementering en een gegevensbank.

Kan de minister aangeven hoever men staat met de uitvoering van deze resolutie?

11.02 Minister Yves Leterme (Nederlands): Naar aanleiding van dit voorstel van resolutie is de vorige regering begonnen met de voorbereiding van het regelgevend kader. Ik wil dat werk ook afronden.

Intussen overlegt de federale administratie al regelmatig met de Koninklijke Belgische Aeroclub over aspecten als reglementering en veiligheid, waarbij ook de verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen ter sprake komt. Dit laatste lijkt mij zeer belangrijk en ik wil daarom in 2007 een prijs uitreiken aan een instantie die zich verdienstelijk heeft gemaakt op het vlak van veiligheid binnen de recreatieve luchtvaart. Ook op deze manier proberen we tegemoet te komen aan het parlementaire initiatief van de heer De Padt.

Voor de luchtvaart bestaat er reeds een databank met de registratie van alle incidenten en ongelukken. Bovendien schrijft een Europese regulering voor dat elke lidstaat over zo een gegevensbank moet beschikken. Hierdoor kan men ook veiligheidsanalyses uitvoeren en bijgevolg maatregelen nemen. Bovendien zal de wetgeving inzake de melding van voorvallen of ongevallen geharmoniseerd worden.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de gemeentelijke parkeerkaart" (nr. 1439)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Er gaan stemmen op om bepaalde parkeerovertredingen toe te staan aan geneesheren bij de uitoefening van hun beroep.

Kan de minister aangeven hoe ver het staat met de gemeentelijke parkeerkaart? Tijdens de vorige regeerperiode werd het de gemeenten reeds mogelijk gemaakt deze kaart toe te kennen aan bepaalde categorieën van bestuurders, zoals geneesheren, waardoor deze over parkeerfaciliteiten kunnen beschikken.

De reglementering is echter niet volkomen duidelijk. Moet de gemeente deze bijvoorbeeld beperken tot het eigen grondgebied, wat een probleem geeft bij huisbezoeken in buurgemeenten? Is er een bepaalde geldigheidsduur en kunnen de gemeenten deze zelf bepalen? Welke interpretatie geeft de minister hieraan?

12.02 Minister Yves Leterme (Nederlands): Wij mogen uiteraard geen inbreuk toestaan op het principe van de gemeentelijke autonomie. Anderzijds is een speciaal statuut van belang bij bepaalde vormen van hulpverlening.

Logischerwijs dienen de gemeenten zich in eerste instantie te beperken tot hun eigen grondgebied, maar een zekere coördinatie met de omliggende gemeenten lijkt nuttig. Aangezien het parkeerbeleid volgens mij best afgestemd wordt op de gemeentelijke realiteit, wil ik wat de geldigheidsduur betreft niet tussenbeide komen. Wel lijkt het me zinnig dat er binnen de verschillende politiezones initiatieven worden genomen om discriminatie te vermijden en de grensoverschrijdende mobiliteit te regelen.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik heb zeker niet de bedoeling om te raken aan de gemeentelijke autonomie. Ik wil enkel dat er gestreefd wordt naar correcte manieren om het probleem op te lossen, waarbij een efficiënt gebruik van de gemeentelijke parkeerkaart uiteraard nuttig kan zijn.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.13 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 02 par M. François Bellot, président.

01 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les questions particulièrement bizarres auxquelles les personnes qui ont été déchuës du droit de conduire par le tribunal doivent répondre auprès de l'IBSR pour pouvoir être rétablies dans ce droit" (n° 1002)

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Pour récupérer leur permis de conduire, les personnes déchuës du droit de conduire par le tribunal doivent répondre à un questionnaire bizarre que leur soumet l'IBSR. Je suis partisan d'une politique répressive contre les auteurs d'infractions au code de la route et je pense qu'il ne faut pas leur restituer leur permis de conduire automatiquement, mais je doute de la pertinence de ce genre de questions personnelles.

M. Van den Eynde fournit quelques exemples de questions de ce type.

01.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*): J'ai le questionnaire sous les yeux et les exemples de M. Van den Eynde sont très ciblés.

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Quoique je ne sois naturellement pas compétent en la matière, certaines de ces questions me paraissent très saugrenues.

Je m'inquiète aussi de ce que ces informations deviennent par la suite. Les questionnaires sont collectés par une firme privée à la demande de l'IBSR. Comment ces informations confidentielles sont-elles protégées ?

01.04 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*): Le juge peut imposer une mesure de déchéance du droit de conduire. Il peut également subordonner la récupération du permis de conduire à certaines conditions, comme se soumettre à un examen psychologique ou médical. Ces examens sont notamment organisés par l'IBSR. Le contenu et la méthode en sont fixés par l'arrêté royal du 8 mars 2006.

Chacun se soucie bien évidemment de la sécurité routière et une politique de sanctions doit être définie à cet égard. Je me garderai de porter un jugement sur ces questions. Il s'agit d'un questionnaire qui a fait l'objet d'une validation internationale et je ne vais pas me prononcer à ce sujet.

Les résultats ne sont communiqués que globalement aux personnes chargées de les évaluer. Les données relèvent de l'application stricte du principe du secret professionnel.

01.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Je n'en veux pas au ministre de ne pas être compétent pour juger de tests psychologiques mais je reste malgré tout sceptique. J'espère que le traitement des données se fait dans la plus grande discrétion et je me félicite de ce qu'elles soient couvertes par le secret professionnel. On croirait d'ailleurs que le questionnaire lui-même est secret car je ne l'ai obtenu que pas de nombreux détours.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 1016 de M. De Padt sur les nouveaux horaires de la SNCB est reportée.

02 Questions jointes de

- M. Ludwig Vandenhove au ministre de l'Intérieur sur "le fonds des amendes routières" (n° 1049)
- Mme Ulla Werbrouck au ministre de l'Intérieur sur "le financement des différentes zones de police" (n° 1364)
- Mme Katrien Schryvers au ministre de l'Intérieur sur "les perspectives pour 2008 des zones de police en ce qui concerne le fonds de sécurité routière" (n° 1366)
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le rapport de la Cour des comptes relatif aux actions en matière de sécurité routière" (n° 1410)
- M. Michel Doomst au ministre de l'Intérieur sur "la répartition des moyens du fonds de sécurité routière" (n° 1429)
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles et au ministre de l'Intérieur sur "le fonds de sécurité routière" (n° 1441)
- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'audit par la Cour des comptes du financement et de l'évaluation des plans d'action des services de police dans le cadre du fonds de sécurité routière" (n° 1442)
- M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la répartition des moyens du fonds de sécurité routière" (n° 1463)

02.01 **Ulla Werbrouck** (LDD) : Je n'étais pas encore en possession du rapport de la Cour des comptes au moment où j'ai introduit ma question.

Les chiffres indiquent que la police a infligé l'an dernier 2,7 millions d'amendes routières par le biais du système de la perception immédiate, soit un million de plus qu'en 2006.

Selon une première estimation, ces amendes génèreront une recette de plus de 200 millions d'euros.

Quelle part de ces recettes reviendra à la Flandre, à Bruxelles et à la Wallonie ? Quelle part ira aux zones de police des différentes régions ?

Comment le ministre explique-t-il la forte augmentation du nombre d'amendes ? Cette évolution est-elle perceptible dans toutes les zones ?

02.02 **Katharina Schryvers** (CD&V - N-VA) : La recette générée par les amendes routières se montera pour 2007 à 200 millions d'euros.

Va-t-on maintenir le Fonds des amendes routières dans sa forme actuelle en 2008 ou va-t-on malgré tout déjà créer pour les besoins de la police une dotation sur la base de l'inscription de la circulation comme septième fonctionnalité de base de la police locale ?

Si le Fonds est maintenu, quand les zones de police seront-elles informées des modalités concrètes et des conditions ? Les 15 millions d'euros de recettes supplémentaires iront-ils aux zones de police locale ?

02.03 **Guido De Padt** (Open Vld) : La Cour des comptes a récemment fait rapport sur le financement et l'évaluation des plans d'action des services de police.

Les fonds sont répartis selon trois critères : les catégories de zones de police, la réduction du nombre de victimes de la route et le nombre de kilomètres de routes.

Selon le rapport, la police fédérale et le SPF Justice ont bénéficié de fonds trop importants alors que les 196 zones de police auraient dû recevoir 12 millions d'euros supplémentaires de 2005 à 2007.

La Cour des comptes estime que le SPF Mobilité dispose d'effectifs insuffisants et ne peut dès lors accorder l'attention nécessaire aux rapports déposés. Par conséquent, les zones de police ne sont pas incitées à l'efficacité.

Les 12 millions d'euros seront-ils compensés ? Le ministre veillera-t-il à ce que davantage de personnel soit engagé en vue d'un examen correct des dossiers ? Quelles autres initiatives le ministre prendra-t-il sur la base des conclusions de la Cour des comptes ?

02.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Au vu des chiffres de la Cour des comptes, il peut être question d'une certaine forme de négligence. Entre 2005 et 2007, une erreur de calcul aurait coûté 12 millions d'euros aux communes. Est-ce exact ? Une rectification interviendra-t-elle sous peu ?

Le fonds de sécurité routière a produit des résultats sur le terrain. Cependant, les zones de police ne savent plus trop bien à présent comment elles pourraient faire beaucoup mieux, à court terme, avec des investissements ou des idées supplémentaires.

Cela rejoint aussi le souci de garantir le financement des services de police, car 85 à 90 % des dépenses concernent le personnel. En 2002, le fonds de sécurité routière était d'ailleurs déjà un moyen de garantir la viabilité de l'ensemble des services de police.

Y a-t-il d'autres imprécisions dans l'ensemble ? Comment le ministre entend-il transformer ce fonds en un véritable fonds sur lequel les communes ont des droits de tirage, de manière à pouvoir utiliser leurs moyens avec une plus grande autonomie ?

02.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Les critiques formulées par la Cour des comptes s'articulent autour de trois éléments fondamentaux. La première critique concerne la catégorisation des services de police. La répartition favorise manifestement les petits services de police. Par ailleurs, étant donné que le personnel CALog est également pris en considération depuis 2005, plusieurs zones ont accédé à une catégorie supérieure.

Deuxièmement, le kilométrage retenu pour calculer la part de la police fédérale correspond à l'ensemble des voiries du Royaume et non au territoire qui relève de la compétence spécifique de la police de la route de la police fédérale. La part du SPF Justice est dès lors surévaluée.

La troisième critique concerne la baisse du nombre de victimes de la route, lequel a été surévalué pour les années de référence.

Complémentairement, il y a évidemment l'inévitable aspect communautaire. En 2006, 84 % des amendes routières ont été infligées en Flandre. La Flandre compte plus de 1.000 radars automatiques, tandis que la Wallonie n'en possède que 100.

Lors des négociations de l'Orange bleue, un accord visant à supprimer le Fonds de la sécurité routière et à le remplacer par une dotation directe à la police avait été conclu. Si le ministre partage l'analyse selon laquelle il faut récompenser ceux qui fournissent des efforts, il doit immédiatement supprimer le Fonds de la sécurité routière dans sa configuration actuelle.

Que pense le ministre du rapport de la Cour des comptes ? Quelles mesures prendra-t-il pour se conformer aux recommandations et autres conclusions de la Cour ? Comment va-t-il remédier à cette distorsion communautaire ?

02.06 Valérie De Bue (MR) : Le rapport de la Cour des comptes a déjà été abordé, et notamment les recommandations de répartition des fonds entre les différents acteurs.

Le mécanisme financier de sanctions ou d'encouragement par rapport à la diminution du nombre de victimes ne semble pas fonctionner. Un calcul différent est recommandé via l'arrêté royal du 19 décembre 2005.

En termes d'organisation, la Cour propose une refonte du processus d'approbation et d'évaluation des plans d'action et une meilleure adaptation au calendrier budgétaire des zones de police.

Ce fonds a cependant le mérite d'exister. Sur le terrain, nombre d'actions sont menées mais on n'a pas encore pu évaluer l'objectif en termes de sécurité routière.

Quelles initiatives comptez-vous prendre pour améliorer l'efficacité du fonds et quand ?

02.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : De 2005 à 2007, les zones de police locales auraient dû bénéficier de 12 millions d'euros supplémentaires du Fonds de la sécurité routière. Ce Fonds a été créé pour réduire drastiquement le nombre de tués sur les routes en Belgique. Les moyens de ce Fonds ont permis à de nombreuses villes et communes de fournir des efforts considérables.

Dans l'intervalle, la sécurité routière pourrait devenir une septième fonctionnalité de base du plan fédéral de sécurité. Le soutien local est incontournable à cet effet et il est dès lors étrange que les villes et les communes aient précisément bénéficié de moyens insuffisants. Par ailleurs, le rapport de la Cour des comptes indique que le recours direct aux moyens du Fonds était insuffisant pour réduire le nombre de tués sur les routes.

Enfin, la Cour des comptes formule également des objections relatives au calendrier selon lequel des plans d'évaluation et d'action des services de police sont adoptés.

Le ministre a-t-il l'intention de revoir la clé de répartition ? Cette rectification sera-t-elle réalisée en 2008 ? Les villes et les communes seront-elles indemnisées pour le financement défaillant au cours de la période 2005-2007 ? Les moyens du Fonds ont-ils suffisamment été utilisés pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre de victimes de la route ? Le ministre envisage-t-il de soumettre davantage le financement aux résultats obtenus ? Le gouvernement intérimaire se sent-il lié par l'accord partiel de la coalition orange-bleue qui prévoyait d'utiliser les moyens du Fonds de la sécurité routière à d'autres fins également ? Comment conciliera-t-il cette mesure avec l'objectif de ramener le nombre de tués à maximum 500 d'ici à 2015 ou, selon les communiqués de presse, 2011 ? Le ministre envisage-t-il de dissocier l'évaluation des plans de sécurité de l'adoption des plans d'action et de transférer les critères du contrôle des dépenses vers la réalisation d'objectifs opérationnels ?

02.08 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Cette croissance spectaculaire a son origine dans le fonctionnement du Fonds pour la sécurité routière lui-même. Grâce aux mesures adoptées dans les zones de police – cofinancées par le Fonds –, les contrevenants courent un risque objectif beaucoup plus élevé de se faire prendre. Des plans d'action impliquant des investissements en moyens humains et matériels supplémentaires ont été arrêtés, ce qui a engendré un accroissement du nombre de contrôles routiers ainsi qu'une amélioration de leur efficacité. Dans les zones de police, 187 nouveaux radars ont été achetés.

L'augmentation du risque objectif d'être sanctionné a un effet positif sur le nombre de victimes de la route.

Il n'y a pas actuellement de statistiques disponibles concernant la manière dont les recettes ont été réparties entre les Régions en 2007. Il ressort d'une étude de l'Union des villes et communes flamandes que l'augmentation du montant des amendes tomberait pour environ 80 % dans l'escarcelle de la Région flamande. Ces dernières années, les dépenses du Fonds pour la sécurité routière ont oscillé pour la Flandre entre 54 et 57 %. Elles se sont situées entre 36 et 37 % pour la Wallonie et elles ont atteint pour Bruxelles un niveau fluctuant entre 4 et 6 %. Depuis sa création, le Fonds pour la sécurité routière a vu ses ressources totales augmenter de 30 %.

Je ne vais pas répondre à propos des intentions de l'orange bleue lors des négociations. Jusqu'à l'ouverture d'éventuelles négociations pour la constitution d'un gouvernement, le système existant du Fonds de sécurité routière sera maintenu.

Nous tiendrons compte du rapport de la Cour des comptes. En 2008, la répartition se fera selon les règles en vigueur. Les recettes supplémentaires seront également prises en considération pour la base du calcul et l'établissement des recettes des amendes routières en 2007.

Je ne me prononcerai pas sur un éventuel supplément de 15 millions d'euros. Les 12 millions d'euros qui n'ont pas été distribués aux zones de police locales représentent 4 % des 300 millions dont il s'agit. Ces 12 millions d'euros ont été utilisés sur le territoire belge. Je n'ai pas l'intention de procéder à des compensations.

Des membres du personnel de niveau A et B procèdent actuellement à une évaluation des plans d'action. Nous verrons si cette évaluation suffira. Pour des raisons d'efficacité, des glissements internes pourront être opérés.

Il importe que le fonds pour la sécurité routière soit axé sur la mise en place d'impulsions en matière de contrôle routier et policier. L'élaboration de la circulaire et l'étude préalable dans le cadre de l'évaluation des plans d'action tiendront compte, plus précisément encore, de la mesure dans laquelle les plans d'action contribuent effectivement à la réduction du nombre de victimes de la route.

Le calendrier et les méthodes de travail concernant l'introduction, l'approbation et l'évaluation des plans d'action seront adaptés. La réalisation des objectifs en matière de sécurité constituera un critère très strict.

En vue d'éliminer les distorsions, la réglementation existante sera maintenue mais appliquée un peu plus correctement, compte tenu également des recommandations de la Cour des comptes. Nous prendrons également des mesures afin de veiller à un suivi plus strict des objectifs en matière de sécurité routière.

(En français) Nous devons encore affiner l'analyse des statistiques et des données en matière d'accidents. Le projet BART de l'IBSR pourra nous y aider.

(En néerlandais) La clé de répartition sera corrigée pour 2008, mais non pour le passé.

La réponse aux questions relatives à l'indemnisation est « *non* », en principe. Il s'agit d'une période qui est révolue. Je ne prévois pas de moyens supplémentaires. Les bourgmestres ou les présidents des zones doivent savoir que cet argent a aussi été judicieusement dépensé, entre autres dans leurs zones. Il s'agit de 4 %.

L'argent provenant du fonds est suffisamment utilisé, dans la pratique, pour accroître la sécurité routière et pour réduire le nombre des victimes de la route ; nous ferons encore d'autres efforts supplémentaires. L'objectif des 500 victimes vaut pour 2015 et non pour 2011.

02.09 Ulla Werbrouck (LDD) : Je m'étonne de l'absence de statistiques sur la provenance des amendes. Pourvu qu'on en dispose l'an prochain. Le produit des amendes provient de Flandre à raison de 80 % mais 55 % seulement lui reviennent.

02.10 Yves Leterme, ministre *(en néerlandais)* : D'après mes informations, l'accroissement se situe en Flandre à hauteur de 80 %. Il est possible que les données soient exactes pour le reste.

02.11 Ulla Werbrouck (LDD) : Je vérifierai les chiffres détaillés auprès des ministres compétents. Espérons qu'il soit discuté du rapport de la Cour des comptes lors d'une prochaine réunion de la commission.

02.12 Katharina Schryvers (CD&V - N-VA) : Pour la majorité d'entre nous, le fonds de la sécurité routière doit faire l'objet d'un certain nombre d'aménagements fondamentaux. A l'époque où le projet de loi a été examiné, le CD&V avait du reste déjà formulé d'importantes observations. Soumettre le Fonds à une évaluation détaillée est une bonne mesure. Les zones de police y verront ainsi clair. Nous serons donc informés de la situation en 2008 et nous nous en félicitons. J'espère toutefois que la date butoir du 1^{er} avril sera respectée dans toute la mesure du possible.

02.13 Yves Leterme, ministre *(en néerlandais)* : Vers le 1^{er} avril, je serai très attentif au calendrier.

02.14 Guido De Padt (Open Vld) : Ne pas mettre un demi-milliard de francs belges à disposition n'est pas un exemple de bonne gestion car il conviendrait tout de même que les pouvoirs publics appliquent leurs propres lois. Qu'advierait-il d'ailleurs si une zone de police invoquait le rapport de la Cour des comptes pour réclamer des arriérés par la voie du tribunal ?

Je me félicite d'avoir entendu le ministre se prononcer en faveur de la septième fonction de base en matière de sécurité routière, bien que l'idée ne soit pas nouvelle. Les moyens n'étant pas illimités, il faudra également l'imputer pour partie aux moyens ordinaires.

02.15 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Il faut espérer que les accords seront correctement mis en oeuvre en 2008 puisque d'importants efforts ont été consentis par le passé au niveau local pour faire fonctionner correctement les services de police, particulièrement dans le domaine de la sécurité routière. Aucun correctif

ne peut malheureusement être apporté rétroactivement.

Nous attendons la réforme du Fonds qui devrait constituer une source de moyens pour garantir le bon fonctionnement de la police ainsi que la sécurité routière.

02.16 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Je me joins à l'observation de M. De Padt sur la mauvaise administration. Priver les zones de police locales du fruit légitime de leurs efforts me paraît également relever d'une mauvaise gestion. Chaque fois que j'évoque l'aspect communautaire, on me répond que la question va être examinée. A leur tour, les réponses du vice-premier ministre montrent que l'on ne se soucie plus guère de l'aspect communautaire, ce que je regrette profondément. Je crains dès lors le pire pour le 23 mars.

02.17 Valérie De Bue (MR) : Par rapport aux recommandations de la Cour des comptes, vous attendez la conclusion d'un accord de gouvernement définitif pour vous prononcer. Cependant, une série de mesures - modifications de calendriers, prise en compte de la réalité du terrain - ne nécessitent pas de modifications législatives. J'espère qu'on pourra les mettre en place le plus vite possible pour augmenter l'efficacité du système.

02.18 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : La répartition correcte en 2008, ainsi que l'accent mis sur une évaluation des résultats ne manquent pas de nous réjouir. Nos investissements ont en effet toujours pour objectif de réduire le nombre des victimes de la route. Nous formons le vœu que l'argent n'ira pas à la dotation générale, compte tenu des efforts très importants qui doivent encore être consentis au niveau local pour réduire, d'ici à 2015, le nombre de morts sur nos routes à 500.

Ne pas verser l'argent aux villes et aux communes ne relève guère, à mes yeux, d'une bonne administration, en particulier en ce qui concerne celles qui ont fourni des efforts considérables en matière de sécurité routière. Ne s'imposerait-il pas, en dépit de la situation difficile sur le plan budgétaire, de prévoir une forme de compensation ?

02.19 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Je suis d'accord avec vous pour dire que les événements qui se sont produits sous la précédente législature ne témoignent guère d'une bonne administration. Toutefois, 60.000 euros ont été dégagés par zone de police afin de promouvoir la sécurité routière par le biais d'achats.

(*En français*) En ce qui concerne les remarques de la Cour des comptes auxquelles il peut, d'ores et déjà, être donné suite, notons, Madame De Bue, une modification de calendrier : on essaie d'accélérer le tempo afin d'assurer que la date du 1^{er} avril soit respectée.

(*En néerlandais*) Le fait d'accorder un peu plus d'espace décisionnel aux zones de police locales en ce qui concerne l'utilisation des fonds n'est pas nécessairement en contradiction avec les objectifs fixés en matière de sécurité routière. Avec le Fonds pour la sécurité routière et les plans d'action axés sur les résultats, nous sommes amenés à faire un peu plus confiance qu'auparavant aux mandataires locaux. Ceux-ci estiment en effet que la sécurité routière est un thème important, ce que prouvent les questions posées avec opiniâtreté au sujet des ressources du Fonds.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **M. Jean-Luc Crucke** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la subvention du transport ferroviaire combiné" (n° 1047)

- **Mme Valérie De Bue** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal" (n° 1345)

03.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Une mesure positive prise par l'ancien gouvernement a, dès 2005, permis aux opérateurs de transport combiné de bénéficier de subventions visant à maintenir sur le rail 300.000 unités de transport intermodal existantes et d'accroître le trafic de 20% sur trois ans.

En novembre, le nombre d'unités s'élève à 430.000, soit une augmentation de 43 %.

La question qui s'est posée au SPF Mobilité et Transport, qui a entamé des consultations, est de savoir comment poursuivre cet élan.

Quels sont les résultats des consultations connus à ce jour ? Des négociations particulières ont-elles eu lieu avec les acteurs de ces transports ? Peut-on confirmer, dès aujourd'hui, le maintien de cette politique ? Dans l'affirmative, quelle sera la hauteur de l'enveloppe ?

03.02 Valérie De Bue (MR) : L'administration fédérale se penche sur une révision des subsides au transport combiné ferroviaire.

Ces subsides permettent-ils un transfert modal prenant mieux en compte le développement durable ?

Des tables rondes ayant eu lieu, il serait intéressant d'en connaître le résultat.

Je souhaiterais également évoquer la préoccupation des entreprises, qui souhaitent qu'à l'avenir les subsides soient clairement répercutés sur les chargeurs au travers d'un tarif de transport qui les reflète en toute transparence. Elles préconisent une remise en concurrence directe des différents modes de transport.

Les subventions doivent, idéalement, inciter l'acteur économique à recourir au transport combiné. Les aides devront donc agir de manière structurelle et non conjoncturelle.

Il serait intéressant d'avoir votre avis sur l'évaluation. Votre prédécesseur s'était engagé à fournir un rapport d'évaluation des subsides. Il ne l'a pas fait.

Il faut insister sur l'impact de cet incitant en termes de transfert de volume de la route vers une solution multimodale.

L'évaluation doit aussi porter sur la qualité des services subsidiés.

Quel est le résultat de cette table ronde ? Envisagez-vous une modification du mode d'attribution de ces subsides ? Si oui, selon quels critères et avec quels montants ?

03.03 Yves Leterme, ministre (en français) : Je n'ai pas trouvé de rapport d'évaluation.

La proposition de refonte du régime de soutien a été formulée en 2007. En raison de la période d'affaires courantes, un régime transitoire, basé sur le régime précédent, a été mis en place pour 2008.

Le nouveau régime a été élaboré à partir des contacts pris avec les acteurs et des tables rondes. Les ports maritimes ainsi que la SNCB sont des acteurs clés mais d'autres organes ont été consultés, comme la batellerie, qui craignait une distorsion de concurrence en faveur du rail.

Pour ce qui est de la hausse des tarifs ferroviaires, le régime mis en place en 2004 visait à stabiliser pour la SNCB un niveau concurrentiel par rapport à la route. La Commission européenne a d'ailleurs marqué son accord avec cette aide.

Des éléments d'évaluation montrent que le système a eu des effets positifs (une augmentation de 40 % pour B-Cargo).

Les acteurs, consultés par le gouvernement, ont confirmé que ce système répond à un besoin réel et que les objectifs ont été atteints et en ont demandé la prolongation, moyennant la correction de quelques imperfections. Le SPF a préparé un concept amélioré pour couvrir la période 2007-2010. L'enveloppe reste toutefois à valider étant donné l'état du budget 2008.

J'ai chargé mon administration d'établir le rapport d'évaluation qui n'a pas encore été produit.

03.04 Jean-Luc Crucke (MR) : Je comprends que l'enveloppe ne soit pas encore détaillée. Cependant, je comprends également que vous confirmiez aux entreprises la continuité du système, qui a son importance également dans la perspective de Kyoto.

03.05 **Valérie De Bue** (MR) : Vous avez apporté davantage d'informations en une séance que votre prédécesseur en quatre ans.

Il faut que le transport multimodal soit bien assuré notamment dans le cadre des objectifs de Kyoto.

L'incident est clos.

04 **Question de M. Wouter De Vriendt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre croissant de sans-abri à l'aéroport de Zaventem" (n° 1116)**

04.01 **Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen!) : Les gares ferroviaires étant fermées la nuit depuis un certain temps déjà, des sans-abri de plus en plus nombreux cherchent refuge à l'aéroport de Zaventem. Il semble qu'en hiver, le nombre de sans-abri qui se rendent à Zaventem soit multiplié par cinq. A l'inverse de Bruxelles-ville, l'aéroport n'offre toutefois pas de commodités gratuites.

Combien de sans-abri cherchent refuge dans l'aéroport la nuit? Où s'installent-ils dans l'aéroport? Des mesures sont-elles concrètement prises pour les accueillir? Se concerta-t-on avec des organismes spécialisés pour trouver une solution?

04.02 **Yves Leterme**, ministre (*en néerlandais*) : Ma réponse sera fondée pour une large part sur l'information fournie par la *Brussels Airport Company*. Il n'existe pas de statistiques concernant le nombre de sans-abri qui se réfugient dans l'aéroport. Ces personnes ne se concentrent pas en un lieu précis de l'aéroport. On les trouve disséminés un peu partout. Il est exact que le nombre de sans-abri croît fortement en période hivernale. Pour l'heure, aucune mesure spécifique n'a été prise. La police fédérale n'intervient qu'en cas de perturbation de l'ordre public. Elle n'a pas dû intervenir en 2006, ni en 2007.

La *Brussels Airport Company* ne dispose pas des instruments juridiques lui permettant de refuser l'accès aux sans-abri. Le comité de sécurité local de l'aéroport se concerta actuellement avec des organismes spécialisés tels que des CPAS ou Poverello en vue de l'élaboration d'une solution structurelle. Une telle solution ne pourra être mise en œuvre que fin 2008 au plus tôt. L'on songe notamment à la mise à disposition d'un local à l'aéroport.

04.03 **Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen!) : Si les circonstances l'exigeaient soudainement – par exemple, s'il devait geler fortement – des mesures d'urgence doivent pouvoir être prises rapidement.

L'incident est clos.

05 **Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le danger et les risques d'accidents potentiels lors de l'utilisation du régulateur de vitesse d'un véhicule par temps de pluie" (n° 1121)**

05.01 **Camille Dieu** (PS) : L'utilisation par temps de pluie du régulateur de vitesse (*cruise control*) sans contrôle électronique de trajectoire (EPS) combiné au système de contrôle de stabilité (VSC) amplifie l'aquaplanage et cause des accidents. Pourtant de nombreux véhicules, en Belgique, sont équipés d'un *cruise control* mais pas d'un EPS.

Combien y a-t-il de ces véhicules?

Ne faudrait-il pas, en fonction de leur nombre, prendre d'urgence des mesures d'information, dans les centres de contrôle technique ou au bord des autoroutes, par exemple?

05.02 **Yves Leterme**, ministre (*en français*) : Je ne dispose d'aucune statistique concernant le nombre de véhicules équipés à la fois d'un *cruise control* et d'un EPS.

Par temps de pluie, la règle la plus importante pour limiter les accidents est de réduire sa vitesse. Il serait toutefois bon d'attirer l'attention des utilisateurs sur le problème que vous évoquez. Je demanderai aux

centres de contrôle technique et peut-être à l'Institut belge de sécurité routière de s'en charger.

L'incident est clos.

Président : M. Guido De Padt.

06 Questions jointes de

- **M. François Bellot** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la vignette autoroutière" (n° 1129)

- **M. Peter Luyckx** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'instauration éventuelle d'une vignette routière wallonne" (n° 1380)

06.01 François Bellot (MR) : Suite à une rencontre avec le premier ministre néerlandais, le gouvernement flamand a renoncé en mars 2007 à son projet de vignette autoroutière. En octobre, il a opté pour une taxe au kilomètre pour les camions, un système qui fait appel aux nouvelles technologies et dont la mise en œuvre prendra trois à quatre ans. La Région wallonne privilégie, quant à elle, le système de la vignette, qui peut être mis en œuvre rapidement.

Quelle méthode de travail sera suivie au sein du Comité de concertation ? Quelles sont vos intentions quant à l'entrée en application de tout système de péage autoroutier qui serait mis en œuvre en Belgique ?

06.02 Peter Luyckx (CD&V - N-VA) : Dans le quotidien *De Standaard* du 7 janvier 2008, le ministre wallon en charge de l'Infrastructure, M. Daerden, attribue le mauvais état des routes wallonnes au refus du gouvernement flamand d'instaurer une vignette routière. Il a suggéré la possibilité, pour la Région wallonne, de créer unilatéralement une telle vignette.

Le gouvernement flamand préférerait instaurer un système de tarification à l'usage, étant donné que le prix à payer dépendrait dès lors du lieu et de l'heure du déplacement et qu'il serait éventuellement également possible de prendre en considération le taux de pollution du véhicule.

Le ministre a déjà abandonné l'an passé, en sa qualité de ministre-président flamand, l'idée d'une vignette routière parce qu'elle serait susceptible d'induire une distorsion de concurrence au niveau européen.

Quelle est la réaction du ministre face aux déclarations de M. Daerden relatives à une vignette routière ? Le Comité de concertation a-t-il un rôle à jouer dans cette question ? Quelle sera la réaction de la Commission européenne si la Région wallonne instaure unilatéralement la vignette routière ?

Où se situe notre pays par rapport aux Pays-Bas et à l'Allemagne au niveau des taxes grevant la possession ou l'utilisation d'une voiture ? Observe-t-on des différences entre les Länder allemands ?

Quels sont les résultats de la réunion du 17 janvier entre ministres compétents du Benelux relative à l'instauration harmonisée d'une tarification à l'usage pour le trafic de marchandises ? Certains étaient-ils partisans d'une généralisation de ce type de tarification ? Quelles seront les conséquences de la décision des Pays-Bas d'instaurer une taxe kilométrique pour les poids lourds en 2011 et de généraliser cette taxe à tous les usagers en 2016 ? A-t-on évoqué, dans le contexte du débat sur les changements climatiques, le transfert progressif d'une taxe sur la possession d'une voiture à un prélèvement en fonction de l'utilisation de la voiture ?

06.03 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Dans le passé, le gouvernement flamand a renoncé à instaurer une vignette autoroutière.

(*En français*) Lorsque j'étais ministre-président du gouvernement flamand, mon objectif était de faire contribuer les utilisateurs étrangers au financement des routes sans augmenter le taux d'imposition de nos ressortissants. Avec monsieur Balkenende, nous avons décidé d'opter pour une taxation basée sur l'utilisation des véhicules.

(*En néerlandais*) La taxe de circulation est de la compétence des Régions. Celles-ci peuvent donc décider en toute autonomie d'instaurer, si elles le souhaitent, une vignette autoroutière ou toute autre forme de taxe, comme la tarification à l'usage.

(En français) Il semble que la Région wallonne envisage d'émettre une vignette, tandis que le gouvernement flamand opérerait pour une taxe au kilomètre, d'abord pour les camions, puis pour les voitures également.

(En néerlandais) Les Régions se concertent et se réunissent à intervalles réguliers. La semaine passée, les Régions flamande, wallonne et bruxelloise se sont concertées à propos de cette matière. Celle-ci n'a toutefois pas encore été débattue au sein du Comité de concertation.

(En français) La réunion du 17 janvier avec nos partenaires du Benelux était une réunion des administrations. Les représentants néerlandais y ont fait part de la volonté des Pays-Bas d'instaurer un système de taxation au kilomètre.

(En néerlandais) La Commission européenne n'a pas encore statué sur l'instauration unilatérale d'un système tel que la vignette autoroutière. Toutefois, des accords portant sur la vignette autoroutière européenne pour les camions ont été conclus à l'échelon européen.

Et entre-temps, les différentes Régions de notre pays ont signé des accords sur la possibilité de transformer la taxe de circulation. Le gouvernement fédéral n'a pas à intervenir dans ces accords.

Les Pays-Bas et l'Allemagne envisagent, en effet, d'instaurer une redevance kilométrique intelligente, comme la Région flamande en a aussi l'intention.

Nous devons tendre vers une solution harmonisée pour la Belgique et ses voisins. Si, dans notre pays, les trois Régions ne parvenaient pas à se mettre d'accord pour instaurer un système commun, le Comité de concertation pourrait intervenir.

Concernant le système de tarification à l'usage, j'attendrai l'initiative des Régions. Ensuite, nous pourrions nous efforcer d'instaurer un régime harmonisé dans notre pays. Il serait en outre préférable que cette réglementation belge soit calquée sur la réglementation européenne. Si la Belgique est un petit pays, elle assume une importante fonction logistique.

06.04 François Bellot (MR) : Les trois Régions cherchent à faire contribuer les usagers étrangers à l'entretien de nos voiries et le système de paiement proportionnel au nombre de kilomètres parcourus imposera, de toute façon, pour les véhicules étrangers le paiement d'une vignette forfaitaire. En cas d'accord entre les Régions sur la répartition du produit, le système de la vignette pourrait être mis en place dans l'année. En revanche, le déploiement du système proportionnel demande du temps. Ne serait-il pas judicieux de mettre en œuvre la vignette jusqu'à ce que la taxation variable soit au point ?

06.05 Peter Luykx (CD&V - N-VA) : Je constate que les visions diffèrent entre la Flandre et la Wallonie. Une taxe kilométrique intelligente est efficace à long terme et constitue un prélèvement sur la consommation beaucoup plus correct. La Wallonie veut renoncer à la vignette à court terme parce qu'elle ne rapporterait pas assez pour entretenir les routes wallonnes. Reste l'argument des autorités européennes qui considèrent comme une distorsion de concurrence une taxe que ne payeraient que les usagers étrangers.

06.06 Yves Leterme, ministre (en néerlandais) : Il ne faut pas perdre de vue que cette compétence est exclusivement régionale. Nous devons donc nous limiter à envisager des ébauches de solutions dans le cadre belge.

La vignette ne permettait pas d'atteindre l'objectif politique de ne pas accroître le niveau global d'imposition pour les habitants de la Région flamande. Et les autorités européennes risquaient de considérer une réduction compensatoire de la taxe de circulation comme discriminatoire. C'est la raison pour laquelle la vignette n'a pas été adoptée. La Flandre et la Wallonie ont des points de vue divergents puisque la Flandre souhaite que les non-résidents de la Région versent également leur contribution par le biais de la vignette.

06.07 François Bellot (MR) : La discrimination existe aujourd'hui entre les propriétaires de camions belges

et étrangers. Sur certains axes routiers, 50% du trafic est généré par des donneurs d'ordres étrangers qui ne paient pas et ce sont nos citoyens, nos transporteurs, qui supportent les coûts de ces autoroutes. Lorsque nous nous rendons en France ou ailleurs, nous payons ; il serait donc légitime de payer proportionnellement à l'usage que l'on fait des infrastructures dans notre pays.

Je fais confiance aux gouvernements pour trouver une solution. Au départ, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg faisaient partie de l'accord « Eurovignette », mais l'Allemagne en est sortie pour établir un système de paiement proportionnel, un genre de péage.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- **M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la formation à la conduite" (n° 1130)**

- **Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'apprentissage à la conduite par les jeunes conducteurs et leur taux de réussite au permis de conduire" (n° 1443)**

07.01 François Bellot (MR) : Etant membre de la présente commission depuis longtemps, j'ai été fort déçu par l'ancien ministre de la Mobilité en matière de formation à la conduite, particulièrement celle des jeunes via la filière libre.

L'arrêté royal sur le sujet a, en effet, abouti aux craintes évoquées à l'époque : la multiplication du nombre d'accompagnateurs, un permis provisoire devenu définitif à force de répétitions, les manœuvres sur la voie publique de nature à provoquer des accidents et à réduire l'aptitude à la conduite des stagiaires. Le permis provisoire renouvelable ne serait d'ailleurs pas en conformité avec la directive européenne et n'autoriserait pas le détenteur à circuler à l'étranger ou seul.

Quelles sont vos intentions quant à la réforme du système d'apprentissage de la conduite ?

Par ailleurs, la plupart des autos-écoles sont en difficulté sur le plan économique. Si une correction dans la réglementation devait être opérée, il faudrait l'annoncer clairement, car plusieurs sociétés d'écologie ont déjà proposé un concordat, voire déposé le bilan, et toute l'expérience acquise par elles risque d'être anéantie !

07.02 Valérie De Bue (MR) : Une récente étude du VAB va dans le même sens et semble démontrer des faiblesses chez les jeunes. Cette étude sur 435 jeunes de 18 à 24 ans indique des problèmes de techniques de freinage, d'observation, de pilotage, une vitesse inadaptée, des distances de sécurité insuffisamment respectées.

Cette étude est interpellante, vu la modification du système. Le taux de réussite serait de seulement 50 %. Que pensez-vous de cette enquête ? Disposez-vous de résultats d'autres enquêtes ? Y a-t-il un lien entre la diminution du taux de réussite à l'examen et une baisse de la qualité de la formation et de l'apprentissage de la conduite automobile ? Quelles mesures préconisez-vous pour améliorer la formation à la conduite ?

07.03 Yves Leterme, ministre (*en français*) : La réglementation sur la réforme de la formation à la conduite, mise en place par M. Landuyt, est fondée sur l'apprentissage.

Il y a deux types de permis de conduire provisoires (avec ou sans guide). Le permis de conduire provisoire avec guide n'a pas fait l'objet d'une interpellation par la Commission européenne, mais certains acteurs du secteur des écoles de conduite ont tiré la sonnette d'alarme car ce permis renouvelable pourrait permettre de conduire *ad vitam aeternam* sans avoir réussi l'examen pratique.

Ce permis de conduire est renouvelable à son expiration mais la réussite de l'examen théorique n'est valable que durant trois ans. La conduite sur base d'un tel permis est soumise à des restrictions par rapport au permis de conduire définitif ; ainsi, il ne permet pas de conduire à l'étranger.

Afin de répondre aux critiques, mon administration évaluera la réforme de mon prédécesseur et proposera si nécessaire des améliorations au système. Je suis conscient que ce qui a été décidé pose problème au secteur des auto-écoles, qu'il ne faut pas déstabiliser, vu l'expérience et la qualité de l'enseignement en question.

Les résultats de l'étude du VAB sont dans la ligne de ce que nous savons depuis longtemps. Un conducteur qui a obtenu son permis de conduire n'est pas encore expérimenté. Le monde de la sécurité routière plaide d'ailleurs pour une exécution échelonnée de la formation : d'abord l'apprentissage, puis une période pour acquérir de l'expérience à la conduite et, enfin, une période de formation continue.

Un nouveau système a été mis en place par mon prédécesseur en septembre 2007. L'administration est en train d'évaluer le nouveau système. Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions de cette évaluation.

07.04 François Bellot (MR) : La réforme réalisée ne doit pas être rejetée en bloc mais elle doit être évaluée.

L'apprentissage avec accompagnant pose un problème plus aigu. Les professionnels considèrent que trois heures d'apprentissage avec accompagnant ultérieurement ne sont pas suffisantes. Par ailleurs, selon des membres de la Commission fédérale de la sécurité routière, les manœuvres sur la voie publique ont déjà entraîné des accidents mortels. Enfin, il faudrait peut-être faire en sorte que des représentants des écoles de conduite soient représentés au sein de la Commission fédérale de la sécurité routière.

07.05 Valérie De Bue (MR) : Un délai a-t-il déjà été fixé en ce qui concerne l'évaluation ?

07.06 Yves Leterme, ministre (en français) : Il est encore trop tôt pour fixer un délai.

Par ailleurs, je prends note de la suggestion de M. Bellot de faire en sorte que les écoles de conduite soient représentées au sein de la Commission fédérale.

L'incident est clos.

Président : M. François Bellot.

08 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le gilet de sécurité réfléchissant pour les automobilistes" (n° 1444)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : À l'initiative de l'Open Vld, une résolution visant à ajouter le gilet de sécurité réfléchissant dans l'équipement de sécurité obligatoire de la voiture a été adoptée lors de la précédente législature. M. Landuyt n'a rendu le port du gilet obligatoire qu'à la sortie de la voiture.

Ne conviendrait-il pas d'adapter cette demi-mesure en imposant la présence obligatoire du gilet dans la voiture ?

08.02 Yves Leterme, ministre (en néerlandais) : Oui, nous apporterons ce correctif à l'occasion d'une prochaine modification du règlement technique.

L'incident est clos.

09 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes liés à un avion du tour-opérateur Jetair" (n° 1295)

09.01 Guido De Padt (Open Vld) : La Commission du contentieux de l'union flamande des agences de voyage a ouvert une enquête sur les retards d'un Boeing 767 du tour-opérateur Jetair. Personnellement, je me soucie surtout de la sécurité de cet avion et de la sécurité dans nos aéroports.

Quels problèmes pose spécifiquement cet avion ? Les passagers ont-ils des raisons de s'inquiéter ? Combien de fois cet avion a-t-il été à l'origine de retards en 2006 et 2007 ? Combien de temps ont duré ces retards ? Combien de personnes en ont pâti ? Combien d'heures de retard tous les avions passagers ont-ils

eus de 2005 à 2007 inclus dans les aéroports belges en raison de problèmes techniques ? Combien d'avions les autorités belges ont-elles jugés non opérationnels en 2006 et 2007 ?

09.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Je fournirai à M. De Padt une copie de la réponse, très détaillée. Je me limiterai ici aux questions posées par écrit.

Il s'agit d'un Boeing 767 de Jetairfly, un ancien appareil de Varig mis hors service en raison des problèmes financiers de l'exploitant brésilien, et qui a été longuement cloué au sol. Cette longue période d'inactivité serait l'une des causes des problèmes des passagers. La remise en service de l'appareil s'est accompagnée de problèmes récurrents et qui prennent beaucoup de temps. Ils concernaient, entre autres, le système de divertissement et l'inversion de poussée de l'un des moteurs. Par ailleurs, des anomalies électroniques ont été détectées ainsi que des problèmes de commande. Ces défauts ont été traités selon les méthodes certifiées, sous la surveillance de la Direction générale Transport aérien. À présent, l'appareil a retrouvé la plénitude de ses moyens même si, selon de récentes informations, il présente toujours des défauts. Une partie des retards seraient aussi liés à des problèmes mettant en cause les avions de remplacement auxquels on doit parfois recourir.

Nous ne disposons pas de statistiques concernant le nombre de passagers concernés. En 2006, il s'agissait de trois retards de 23 heures au total. En 2007, l'on comptait déjà treize retards pour une durée totale de 149 heures. Il n'y a pas d'autres statistiques immédiatement disponibles. Le rapport annuel 2006 d'Eurocontrol sur les retards en Europe mentionne les retards techniques comme cause principale, à savoir dans plus de 10% des cas.

Quatre-vingt-quatre appareils en 2006 et 100 en 2007 ont fait l'objet de rapports ayant trait à leur aptitude au vol. Il existe différentes catégories de rapports. Une observation de catégorie 3 entraîne une interdiction de vol jusqu'à ce qu'il ait été remédié au problème technique. Il y a eu trois rapports de catégorie 3 en 2006 et seize en 2007.

09.03 Guido De Padt (Open Vld) : Seize avions ont fait l'objet d'un rapport de catégorie 3 en 2007. Cela doit inciter à la vigilance. Il faut se féliciter de ce que les pouvoirs publics soient attentifs à la question.

L'incident est clos.

10 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la fiabilité des radars" (n° 1371)

10.01 Guido De Padt (Open Vld) : Les déclarations récentes du directeur de la police de la circulation de Bruxelles-Nord ont instillé le doute à propos de la fiabilité des radars. Ainsi, seuls les nouveaux appareils digitaux fonctionneraient parfaitement, à l'inverse des appareils analogiques, ce qui a été confirmé par un importateur. Il est conseillé aux usagers de la route d'exiger une photo en cas de doute. La police de la circulation a nié le problème par la suite.

Le ministre confirme-t-il qu'une partie des radars analogiques fonctionne incorrectement en Belgique ? Qui les fabrique ? La qualité des appareils de certains producteurs a-t-elle précédemment déjà donné lieu à des plaintes ? Quel pourcentage des usagers de la route ont ultérieurement réclamé une photo de contrôle ? Le ministre interviendra-t-il pour qu'il soit procédé au remplacement accéléré des radars analogiques par des appareils digitaux ?

Le **président** : J'ai vu à la télévision qu'un parquet aurait décidé de refuser l'utilisation d'un radar analogique de la marque Mesta.

10.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : C'est une information complémentaire que nous vérifierons.

(*En néerlandais*) Tous les radars de contrôle de la vitesse sont homologués et sont périodiquement soumis à un étalonnage. De plus, ils doivent être utilisés conformément aux spécifications du manuel. Rien ne me permet de penser qu'une partie des appareils analogiques seraient défectueux. Le directeur concerné de la police de la circulation routière a affirmé qu'aucun problème n'affectait les appareils relevant de sa compétence. Il s'agissait en outre de radars mobiles de la police de Bruxelles et non de radars automatiques

appartenant aux Régions.

Les radars analogiques de contrôle de la vitesse seront remplacés dans une mesure croissante par des modèles numériques beaucoup plus efficaces. Je ne dispose pas encore d'informations concernant les producteurs ni le nombre de photos demandées à titre de preuve. Je transmettrai ces informations à M. De Padt dès que j'en disposerai.

L'incident est clos.

11 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les consignes de sécurité et la réglementation en ce qui concerne les paramoteurs" (n° 1421)

11.01 Guido De Padt (Open Vld) : Deux personnes sont récemment décédées à la suite d'un accident d'ULM. La sécurité de cette activité de loisir fut à nouveau mise en cause à cette occasion. Une réglementation adaptée et une analyse des risques et des causes des accidents sont visiblement nécessaires.

À la mi-février 2007, ma proposition de résolution relative à l'élaboration d'un cadre législatif pour les paramoteurs a été adoptée à la Chambre. Cette proposition demandait que la concertation avec les différentes parties se poursuive dans la perspective d'une réglementation fédérale et d'une base de données.

Le ministre peut-il préciser où en est l'exécution de cette résolution ?

11.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Dans le cadre de cette proposition de résolution, le gouvernement précédent s'est attelé à la préparation d'un cadre réglementaire. Je veux également terminer ce travail.

Dans l'intervalle, l'administration fédérale se concerta régulièrement avec l'Aéro-club Royal de Belgique sur des aspects tels que la réglementation et la sécurité ; la responsabilité de toutes les parties concernées est également évoquée lors de ces concertations. Ce dernier élément me semble très important et je veux dès lors qu'un prix soit décerné en 2007 à une instance qui s'est distinguée dans le cadre de la sécurité de l'aviation récréative. Par ce biais également, nous tentons de répondre à l'initiative parlementaire de M. De Padt.

Pour la navigation aérienne, il existe déjà une base de données où sont enregistrés tous les incidents et accidents. De plus, une réglementation européenne prescrit que tous les Etats membres doivent disposer de bases de données de ce type qui permettent notamment de procéder à des analyses de sécurité et de prendre des mesures en conséquence. En outre, la législation en matière de signalement d'incidents ou d'accidents sera harmonisée.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la carte de stationnement communale" (n° 1439)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Des voix s'élèvent pour que certaines dérogations aux règles de stationnement soient accordées aux médecins dans l'exercice de leur profession.

Le ministre peut-il préciser l'état du dossier de la carte de stationnement communale ? Au cours de la précédente législature, les communes ont été autorisées à octroyer cette carte à certaines catégories de conducteurs, parmi lesquelles les médecins qui peuvent ainsi bénéficier de facilités de stationnement.

La réglementation n'est toutefois pas parfaitement claire. La commune doit-elle par exemple limiter le champ d'application de cette carte à son propre territoire, ce qui poserait des difficultés au médecin qui effectue des visites chez des patients domiciliés dans des communes voisines ? La durée de validité de la carte est-elle limitée et les communes peuvent-elles la fixer elles-mêmes ? Comment le ministre interprète-t-il ces dispositions ?

12.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Nous ne pouvons bien évidemment tolérer aucune violation du principe de l'autonomie communale. Par ailleurs, il est important que certaines formes d'assistance bénéficient d'un statut particulier.

Logiquement, les communes doivent d'abord se limiter à leur propre territoire mais une certaine coordination avec les communes environnantes paraît utile. Comme il serait à mon avis souhaitable de faire en sorte que la politique en matière de stationnement soit adaptée aux réalités communales, je ne désire pas intervenir en ce qui concerne la durée de validité de la carte de stationnement communale. En revanche, il me semble judicieux que des initiatives soient prises dans les différentes zones de police afin d'éviter toute discrimination et de régler la mobilité d'un territoire communal à l'autre.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Il n'entre absolument pas dans mes intentions de toucher à l'autonomie communale. Tout ce que je veux, c'est rechercher des moyens concrets de résoudre ce problème, une utilisation efficace de la carte de stationnement communale pouvant évidemment s'avérer utile dans cette optique.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 13.