



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## **COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

## **BEKNOPT VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**Mardi**

**09-11-2010**

**Après-midi**

**Dinsdag**

**09-11-2010**

**Namiddag**

**SOMMAIRE**

Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation du gsm au volant" (n° 169) 1

*Orateurs:* **Valérie De Bue, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 2

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis moto" (n° 240) 2

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis de conduire pour la conduite d'une moto" (n° 260) 2

- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis moto" (n° 311) 2

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le relèvement de l'âge minimum pour l'obtention du permis moto" (n° 312) 2

- Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis moto à 24 ans" (n° 410) 2

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le relèvement de l'âge minimum pour la conduite d'une motocyclette de grosse cylindrée" (n° 817) 2

*Orateurs:* **Valérie De Bue, David Geerts, Linda Musin, Bert Wollants, Katrin Jadin, Tanguy Veys, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'élargissement de l'exemption de la compétence professionnelle" (n° 263) 7

*Orateurs:* **Karin Temmerman, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 8

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les échanges de renseignements sur les plaques minéralogiques" (n° 294) 8

**INHOUD**

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gsm'en achter het stuur" (nr. 169) 1

*Sprekers:* **Valérie De Bue, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 2

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs voor motorfietsen" (nr. 240) 2

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs voor het besturen van een motor" (nr. 260) 2

- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs voor motorfietsen" (nr. 311) 2

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verhogen van de minimumleeftijd voor motorrijbewijzen" (nr. 312) 2

- mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het optrekken van de minimumleeftijd voor het behalen van het motorrijbewijs tot 24 jaar" (nr. 410) 2

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhoging van de minimumleeftijd om met zware motoren te mogen rijden" (nr. 817) 2

*Sprekers:* **Valérie De Bue, David Geerts, Linda Musin, Bert Wollants, Katrin Jadin, Tanguy Veys, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitbreiden van de vrijstelling van vakbekwaamheid" (nr. 263) 7

*Sprekers:* **Karin Temmerman, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 8

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitwisseling van nummerplaatgegevens" (nr. 294) 8

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| - M. Jan Jambon au ministre de la Justice sur "la perception des amendes routières relatives à des infractions commises par des étrangers" (n° 440)<br><i>Orateurs: Ine Somers, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                               | 8  | - de heer Jan Jambon aan de minister van Justitie over "de inning van verkeersboetes voor overtredingen van buitenlanders" (nr. 440)<br><i>Sprekers: Ine Somers, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                                                                     | 8  |
| Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité routière des piétons" (n° 394)<br><br><i>Orateurs: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                               | 9  | Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van voetgangers in het verkeer" (nr. 394)<br><i>Sprekers: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                               | 9  |
| Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'alcool au volant" (n° 418)<br><br><i>Orateurs: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                                             | 10 | Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcomobilisme" (nr. 418)<br><i>Sprekers: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                                                          | 10 |
| Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la simplification du code de la route" (n° 447)<br><br><i>Orateurs: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                          | 11 | Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 447)<br><i>Sprekers: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                               | 11 |
| Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de dépassement des camions" (n° 448)<br><i>Orateurs: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                          | 12 | Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 448)<br><i>Sprekers: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                                         | 12 |
| Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accord intervenu sur la directive Eurovignette" (n° 520)<br><i>Orateurs: Anthony Dufrane, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                              | 13 | Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het akkoord inzake de herziening van de Eurovignetrichtlijn" (nr. 520)<br><i>Sprekers: Anthony Dufrane, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                          | 13 |
| Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les dispositions transitoires de la loi du 20 mai 2010 relative à l'accompagnement des transports exceptionnels" (n° 471)<br><br><i>Orateurs: Peter Logghe, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i> | 16 | Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de overgangsbepalingen in de wet van 20 mei 2010 betreffende de begeleiding van uitzonderlijke transporten" (nr. 471)<br><i>Sprekers: Peter Logghe, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i> | 16 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 18 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 18 |
| - Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'opportunité de doter le code de la route d'un nouveau signal" (n° 609)                                                                                                                                                    | 18 | - mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuw verkeersbord in het verkeersreglement" (nr. 609)                                                                                                                                                          | 18 |
| - M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un nouveau panneau de signalisation relatif à l'utilisation du GPS" (n° 815)                                                                                                                                                 | 18 | - de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuw verkeersbord omtrent het gebruik van een gps" (nr. 815)                                                                                                                                                   | 18 |

*Orateurs:* **Linda Musin, Tanguy Veys, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

*Sprekers:* **Linda Musin, Tanguy Veys, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'exercice de missions de sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 651)

19

Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de uitoefening van bewakingsopdrachten op Brussels Airport" (nr. 651)

19

*Orateurs:* **Ine Somers, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

*Sprekers:* **Ine Somers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes liés aux garanties internationales dans l'aviation d'affaires" (n° 652)

20

Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen in de zakenluchtvaart wat betreft de internationale zekerheden" (nr. 652)

20

*Orateurs:* **Ine Somers, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

*Sprekers:* **Ine Somers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. Franco Seminara au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la disponibilité des allonges de ceintures de sécurité" (n° 715)

21

Vraag van de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de beschikbaarheid van verlengstukken voor veiligheidsgordels" (nr. 715)

21

*Orateurs:* **Franco Seminara, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

*Sprekers:* **Franco Seminara, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

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

du

MARDI 09 NOVEMBRE 2010

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 09 NOVEMBER 2010

Namiddag

---

La discussion des questions est ouverte à 14 h 30 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

**01** Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation du gsm au volant" (n° 169)

**01.01** Valérie De Bue (MR): Cela fait dix ans que le gsm sans kit mains libres est interdit au volant.

Or, une étude de l'IBSR démontre que 22 % des personnes sondées envoient des sms en conduisant. Et l'on recense, chaque année, 110 000 cas de flagrant délit de conversation téléphonique au volant, alors que l'utilisation du gsm augmente les risques d'accident de 75 %.

Où en est donc la lutte contre cette pratique, principalement au niveau des sanctions et de la sensibilisation?

*Présidente: Ine Somers.*

**01.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Des études ont démontré l'impact négatif de l'usage du téléphone pendant la conduite.

La réglementation interdit de faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main, sauf si le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement. Un chauffeur utilisant le gsm non doté d'un kit mains libres sera sanctionné pour une infraction de deuxième catégorie (perception immédiate de

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.30 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

**01** Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gsm'en achter het stuur" (nr. 169)

**01.01** Valérie De Bue (MR): Sinds tien jaar is het verboden achter het stuur te bellen zonder carkit.

Uit een studie van het BIVV blijkt echter dat 22 procent van de ondervraagde personen onder het rijden sms'jes verstuurt. Elk jaar worden er 110.000 autobestuurders op heterdaad betrapt met de gsm aan het oor; gsm'en achter het stuur doet het ongevalrisico nochtans met 75 procent toenemen.

Hoe ver staat de strijd tegen het gsm-gebruik achter het stuur, in de eerste plaats wat het opleggen van sancties en de sensibilisering betreft?

*Voorzitter: Ine Somers.*

**01.02** Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Uit verschillende studies is gebleken dat bellen tijdens het rijden een negatieve impact op het rijgedrag heeft.

Het is wettelijk verboden om achter het stuur met een gsm in de hand te bellen, tenzij het voertuig stilstaat of geparkeerd is. Een bestuurder die een gsm gebruikt zonder carkit, zal bekeurd worden voor een overtreding van de tweede graad (onmiddellijke inning van 100 euro).

100 euros).

Il faut décourager les communications téléphoniques durant la conduite au moyen de campagnes de prévention. L'IBSR mène régulièrement des campagnes de sensibilisation à l'achat et à l'utilisation du kit mains libres.

Une campagne, l'été dernier, visait à montrer les risques liés à l'utilisation du téléphone portable au volant. Le slogan "Pas de gsm au volant" indiquait la règle à respecter par les automobilistes. De telles campagnes doivent continuer, y compris sur l'utilisation d'un kit mains libres.

**01.03 Valérie De Bue (MR):** J'aurais aimé plus de mise en perspective des campagnes et des résultats, car j'ai l'impression que ces campagnes ne diminuent pas le risque d'accident.

*L'incident est clos.*

## **02 Questions jointes de**

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis moto" (n° 240)
- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis de conduire pour la conduite d'une moto" (n° 260)
- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis moto" (n° 311)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le relèvement de l'âge minimum pour l'obtention du permis moto" (n° 312)
- Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis moto à 24 ans" (n° 410)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le relèvement de l'âge minimum pour la conduite d'une motocyclette de grosse cylindrée" (n° 817)

**02.01 Valérie De Bue (MR):** Vous avez souhaité augmenter l'âge d'obtention du permis moto à 24 ans (au lieu de 21), vu les risques de décès plus importants en moto qu'en voiture.

Le nombre de décès dus à la moto est-il plus élevé

Bellen tijdens het rijden moet ontmoedigd worden door middel van preventiecampagnes. Het BIVV zet regelmatig campagnes op touw om bestuurders ertoe te bewegen een carkit te kopen en te gebruiken.

Afgelopen zomer werd er een campagne gehouden om de risico's van bellen achter het stuur onder de aandacht te brengen. Met de slogan 'Auto in = gsm uit' werd de stelregel voor de automobilisten duidelijk gemaakt. Zulke campagnes, waaronder campagnes voor het gebruik van een carkit, moet men blijven voeren.

**01.03 Valérie De Bue (MR):** Ik had graag meer duiding gekregen over die campagnes en hun resultaten. Ik heb namelijk de indruk dat die campagnes het ongevalrisico niet doen dalen.

*Het incident is gesloten.*

## **02 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs voor motorfietsen" (nr. 240)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs voor het besturen van een motor" (nr. 260)
- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs voor motorfietsen" (nr. 311)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verhogen van de minimumleeftijd voor motorrijbewijzen" (nr. 312)
- mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het optrekken van de minimumleeftijd voor het behalen van het motorrijbewijs tot 24 jaar" (nr. 410)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhoging van de minimumleeftijd om met zware motoren te mogen rijden" (nr. 817)

**02.01 Valérie De Bue (MR):** U wenst de leeftijd voor het behalen van een rijbewijs voor motorfietsen op te trekken tot 24 jaar (in plaats van 21 jaar) – het risico op een dodelijk ongeval is immers groter voor motorrijders dan voor automobilisten.

Ligt het sterftecijfer door ongevallen hoger bij

entre 21 et 24 ans? Ne vaut-il pas mieux travailler à la sensibilisation et la visibilité des motos, en insistant notamment sur le gilet fluorescent?

**02.02 David Geerts** (sp.a): Pourquoi un relèvement de l'âge minimum a-t-il été décidé? Quelles catégories de motos seront concernées par cette décision? La législation modifiée permettra-t-elle de s'attaquer à la problématique de la mortalité élevée qui caractérise les accidents impliquant des motocyclistes? Des concertations ultérieures avec le secteur, les associations de défense des motocyclistes et la police sont-elles prévues? Le secrétaire d'État est-il disposé à modifier ses projets?

**02.03 Linda Musin** (PS): L'instauration de la progressivité de l'apprentissage entre les catégories A1, A2 et A est une bonne chose. La Belgique fait bien de conserver l'âge de 18 ans pour le permis moto de 125 cm<sup>3</sup>.

En ce qui concerne la formation, la directive est relativement floue. Pourriez-vous nous informer quant à d'éventuelles modifications de la formation? Qu'en est-il d'un éventuel maintien de l'équivalence de la catégorie A1 et du permis B?

**02.04 Bert Wollants** (N-VA): Le nombre de motocyclistes tués sur les routes belges entre 2001 et 2008 a baissé de 27 %. Par ailleurs, la plupart des victimes ont entre 35 et 39 ans et la majorité des accidents sont dus à une erreur de perception de la part de l'autre usager.

Cette mesure permettra-t-elle de s'attaquer aux vraies causes des accidents? L'augmentation progressive de l'ampleur de la formation et le renforcement de l'expérience des motocyclistes, quel que soit leur âge, ne constitueraient-ils pas des mesures plus efficaces? Combien d'accidents impliquant des motocyclettes enregistre-t-on en Belgique et pouvez-vous comparer ces statistiques à celles des pays voisins?

**02.05 Kattrijn Jadin** (MR): Si la formation et la sensibilisation des futurs motards restent primordiales, il convient également de tenir compte d'autres conditions extérieures, comme l'état du réseau routier ou les autres usagers. Augmenter l'âge pour l'obtention du permis ne m'apparaît pas être le meilleur moyen de résoudre le problème.

motorrijders tussen de 21 en de 24 jaar? Kan er niet beter werk worden gemaakt van sensibilisering en van een betere zichtbaarheid van de motorrijders, met name door te hameren op het dragen van een fluovestje?

**02.02 David Geerts** (sp.a): Waarom werd er tot een verhoging van de minimumleeftijd beslist? Voor welke categorieën van motoren zal de verhoging gelden? Zal de gewijzigde wetgeving relevant zijn voor het aanpakken van het probleem van de hoge mortaliteit bij ongelukken met motorrijders? Wordt er nog overleg gepland met de sector, met de belangenverenigingen en met de politie? Is de staatssecretaris bereid zijn plannen alsnog te wijzigen?

**02.03 Linda Musin** (PS): De getrapte regeling voor het behalen van het rijbewijs, met de categorieën A1, A2 en A, is een goede zaak. België doet er goed aan vast te houden aan de leeftijd van 18 jaar voor het behalen van het rijbewijs voor motorfietsen van 125 cm<sup>3</sup>.

De richtlijn blijft vrij vaag met betrekking tot de opleiding. Zijn er wijzigingen in de opleiding? Blijft de equivalentie van de categorie A1 en het rijbewijs B behouden?

**02.04 Bert Wollants** (N-VA): In België is het aantal dodelijke slachtoffers bij motorrijders tussen 2001 en 2008 met 27 procent gedaald. Bovendien zijn de meeste slachtoffers tussen 35 en 39 jaar en wordt de meerderheid van de ongevallen veroorzaakt door een perceptiefout bij de andere weggebruiker.

Zal deze maatregel de oorzaak van de ongevallen bij de kern aanpakken? Zou het trapsgewijs opschroeven van de opleiding en rijervaring van motorrijders van alle leeftijden niet meer invloed hebben? Hoeveel ongevallen met motoren gebeuren er in België en hoe is deze statistiek in vergelijking met de buurlanden?

**02.05 Kattrijn Jadin** (MR): De opleiding en sensibilisering van toekomstige motorrijders blijven essentiële aspecten, maar dat neemt niet weg dat er ook rekening gehouden moet worden met externe factoren, zoals de staat van het wegennet of de andere weggebruikers. Het verhogen van de minimumleeftijd waarop men het rijbewijs kan behalen, lijkt mij niet de aangewezen oplossing voor het probleem.

Pensez-vous que cette mesure répondra au problème de la sécurité des motards? Avez-vous pris des contacts avec les personnes concernées par le monde de la moto? Quelles ont été leurs réactions? Un secrétaire d'État en affaires courantes peut-il prendre de telles mesures?

Biedt die maatregel volgens u een antwoord op het probleem van de veiligheid van de motorrijders? Heeft u contact opgenomen met de belangenorganisaties uit de motorwereld? Hoe reageerden zij? Kan een staatssecretaris in een regering van lopende zaken dergelijke maatregelen treffen?

**02.06 Tanguy Veys (VB):** Pour les vendeurs de motos et les motocyclistes, cette adaptation de l'âge minimum imposée par l'Europe constitue l'énième tentative de décourager les amateurs de motocyclisme. Il serait préférable d'inciter les jeunes à acheter des moteurs moins puissants. C'est moins l'âge que le manque d'expérience de la conduite qui importe. Par ailleurs, le permis de conduire sera de toute façon plus coûteux parce que les motocyclistes devront désormais suivre des cours et passer des examens lors de chaque passage à une catégorie suivante.

**02.06 Tanguy Veys (VB):** Door motorverkopers en -rijders wordt deze Europees opgelegde aanpassing van de minimumleeftijd ervaren als de zoveelste poging om het motorrijden te ontmoedigen. Jongeren zouden eerder gesensibiliseerd moeten worden om minder zware motoren te kopen. Het gaat immers niet om leeftijd, maar vooral om een gebrek aan rijervaring. Daarbij zal het rijbewijs sowieso duurder worden omdat motorrijders voortaan bij elke overgang naar een volgende categorie lessen moeten volgen en examens moeten afleggen.

Les textes légaux seront-ils prêts en janvier 2011? Le relèvement de l'âge minimum à 24 ans se traduira-t-il effectivement par une diminution du nombre de victimes?

Zullen de wetteksten klaar zijn in januari 2011? Zal de verhoging van de minimumleeftijd tot 24 jaar ook effectief leiden tot een daling van het aantal slachtoffers?

Les auto-écoles et le secteur des vendeurs de motocyclettes ont-ils été associés à cette décision?

Werden de rij scholen en de sector van de motorverkopers bij deze beslissing betrokken?

Le nombre de victimes ne s'explique-t-il pas davantage par le manque d'expérience de la conduite, le choix peu judicieux de la moto, l'aménagement de la voirie ou le comportement d'autres usagers de la route? Ne conviendrait-il pas de convaincre les vendeurs de motocyclettes que l'expérience de la conduite est le premier critère à prendre en compte lors de la vente de ces engins?

Is het aantal slachtoffers niet veeleer te wijten aan factoren als een gebrek aan rijervaring, een verkeerde keuze van motor, de inrichting van de weg of het rijgedrag van andere wegbestuurders? Moeten de motorverkopers niet overtuigd worden dat bij de verkoop op de eerste plaats rekening moet worden gehouden met de rijervaring?

**02.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** Ce dossier englobe la transposition des dispositions européennes en matière de permis pour la conduite d'une moto.

**02.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** Dit dossier behelst de omzetting van de Europese bepalingen inzake het rijbewijs voor het besturen van een motor.

*(En français)* La matière du permis de conduire est réglée au niveau européen. La directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 instaurait un âge minimum de vingt et un ans pour l'accès à la catégorie A. Elle a été remplacée par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 qui impose un âge minimum de vingt-quatre ans pour l'accès à la catégorie A. La date limite de transposition est le 19 janvier 2011.

*(Frans)* De toekenning van het rijbewijs is op het Europees niveau geregeld. Richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 bepaalde de minimumleeftijd voor de toegang tot categorie A op 21 jaar. Die richtlijn werd vervangen door richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 20 december 2006 die voor de toegang tot categorie A een minimumleeftijd van 24 jaar voorschrijft. Die richtlijn moet uiterlijk tegen 19 januari 2011 in nationale wetgeving zijn omgezet.

Dans le nouveau système belge transposant la directive européenne, un candidat peut opter pour l'accès direct au permis A mais doit, pour ce faire,

In de nieuwe Belgische regeling tot omzetting van de Europese richtlijn kan een kandidaat opteren voor de rechtstreekse toegang tot het rijbewijs A. In



avoir 24 ans minimum ou opter pour l'accès progressif après deux ans d'expérience de conduite dans la catégorie A2, le permis A2 pouvant être obtenu à 20 ans, soit en accès direct, soit en accès progressif après deux ans d'expérience de conduite dans la catégorie A1 pour laquelle l'âge minimum est de 18 ans.

*(En néerlandais)* Les personnes qui, à 18 ans, commencent la conduite d'une moto par une petite cylindrée, peuvent passer à une cylindrée supérieure à 20 ans et à la cylindrée la plus élevée à 22 ans. Les personnes qui souhaitent commencer la conduite par une moto de la catégorie de cylindrée la plus élevée doivent être âgées de 24 ans.

Les statistiques montrent que les motocyclistes représentent 17 % des tués sur les routes européennes. Le risque de décès est 20 fois plus élevé à moto qu'en voiture. Les rapports de l'IBSR montrent également que le nombre de victimes mortelles et de blessés graves parmi les motocyclistes ne baisse pas, à l'inverse de ce que l'on constate pour toutes les autres catégories de véhicules. Pour 2009, on déplore une augmentation de 128 décès parmi les motocyclistes. Les motocyclistes sont considérés comme un groupe à problèmes spécifique dans le cadre du nouveau programme d'action de l'Union européenne 2011-2020.

L'Europe cherche à réduire l'insécurité pour les motocyclistes par le biais de l'accès progressif au permis de conduire moto et en retardant l'âge requis pour l'accès direct au permis de conduire pour les motos de cylindrée supérieure. Nous sommes tenus d'appliquer ces directives et je suis également partisan de cette modification. Par ailleurs, nous devons également nous préoccuper de mettre en place une formation à la conduite appropriée.

Une concertation avec les représentants des motocyclistes, des constructeurs, des écoles de conduite et des centres d'examen a eu lieu le 1<sup>er</sup> septembre 2010, avant même la rédaction du texte.

Actuellement, les Régions sont associées à la procédure et l'avis du Conseil d'État est sollicité pour pouvoir procéder à la transposition dans le délai prescrit.

*(En français)* En effet, madame De Bue, la sensibilisation aux motards et la visibilité sont des éléments importants pour la sécurité routière.

dat geval moet hij wel minstens 24 jaar zijn. Hij kan ook opteren voor de geleidelijke toegang na twee jaar rijervaring in categorie A2. Het rijbewijs A2 kan eveneens rechtstreeks worden gehaald op voorwaarde dat men 20 is, of geleidelijk na twee jaar rijervaring in categorie A1. Voor deze categorie geldt een minimumleeftijd van 18 jaar.

*(Nederlands)* Wie op 18 jaar start met een lichte motor, kan op 20 jaar overschakelen op een zwaardere en op 22 jaar met de zwaarste categorie motor rijden. Wie echter meteen met de zwaarste categorie wil beginnen moet 24 jaar zijn.

De statistieken tonen aan dat 17 procent van alle Europese verkeersdoden motorrijders zijn. Het risico om te overlijden met een motor is 20 keer groter dan met een personenwagen. De rapporten van het BIVV tonen ook aan dat het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers onder motorrijders niet daalt en dit in tegenstelling tot alle andere voertuigcategorieën. Voor 2009 valt er een stijging tot 128 overleden motorrijders te betreuren. Het nieuwe actieprogramma van de EU voor 2011-2020 behandelt motorrijders als bijzondere probleemgroep.

Via de geleidelijke toegang tot het motorrijbewijs en door de directe toegang tot een zwaardere motorfiets naar een latere leeftijd te brengen, probeert Europa de onveiligheid van het motorrijden in te dijken. Wij zijn verplicht om ons daarin in te schrijven en ik ben ook voorstander van die aanpassing. Daarnaast moeten we ook aandacht hebben voor een degelijke motoropleiding.

Op 1 september 2010 is er – nog voorafgaand aan de redactie van de tekst – overleg geweest met vertegenwoordigers van de motorrijders, de constructeurs, de rijsscholen en de examencentra.

Op dit ogenblik worden de Gewesten bij de procedure betrokken en wordt het advies van de Raad van State gevraagd om tot de omzetting binnen de voorgeschreven termijn te kunnen overgaan.

*(Frans)* Mevrouw De Bue, de sensibilisering van de motorrijders en de zichtbaarheid zijn inderdaad belangrijk voor de verkeersveiligheid.

Je remercie Mme Musin pour son soutien par rapport à l'âge requis de 18 ans pour la conduite d'une moto légère. La conséquence en est que l'âge pour la conduite d'une moto plus puissante est reporté à 22 ans.

Il est vrai que la directive s'exprime peu ou pas sur la formation en vue de l'examen pratique. La formation actuelle est en tout cas insuffisante. J'ai chargé mon administration de me présenter une amélioration dans l'esprit de la directive et des meilleures pratiques dans les autres pays européens. J'attache une importance aussi grande à la formation qu'à l'examen.

Je ne suis pas chaud pour maintenir l'équivalence entre la catégorie A1 et le permis B. D'un autre côté, je ne perds pas de vue qu'un scooter peut être une solution idéale aux problèmes de mobilité en milieu urbain. C'est pourquoi j'ai estimé devoir maintenir l'équivalence, à condition d'avoir suivi une formation raccourcie à la conduite spécifique d'un deux-roues motorisé.

**02.08 Valérie De Bue (MR):** La directive date de 2006 et on attend la dernière limite, soit 2011, pour légiférer. Cela m'inquiétait un peu.

Il importe qu'une formation adéquate soit organisée. J'imagine que vous allez la développer le plus rapidement possible.

**02.09 David Geerts (sp.a):** Le groupe de travail devra aussi se pencher sur la nécessité de modifier l'âge minimum dans le profil des fonctions de la police de la route, ainsi que sur la question de l'obtention d'un permis de conduire civil sur la base d'un permis de conduire militaire.

**02.10 Linda Musin (PS):** La formation est donc sans doute insuffisante. J'attendrai avec impatience le résultat des réflexions du groupe de travail.

**02.11 Bert Wollants (N-VA):** Je n'en démordrai pas: l'expérience de conduite est à mes yeux plus importante qu'une limite d'âge dans le cadre d'une politique visant à éviter les accidents de moto. En effet, je ne vois pas pourquoi les jeunes motards seraient moins responsables, dans la circulation, que des motards un peu plus âgés.

**02.12 Katrin Jadin (MR):** Les directives européennes s'imposent à nous, certes, mais je trouve curieux que cette initiative ait pu être présentée comme tombant du ciel. Le problème concernant les fonctionnaires devra être réglé

Ik dank mevrouw Musin voor haar steun wat betreft de minimumleeftijd van 18 jaar voor het rijbewijs voor een lichte motor. Als gevolg daarvan wordt de leeftijd voor het besturen van een krachtigere motor verlegd naar 22 jaar.

In de richtlijn staat inderdaad nagenoeg niets over de opleiding met het oog op het praktische examen. Het is in elk geval duidelijk dat de huidige opleiding ontoereikend is. Ik heb mijn administratie gevraagd om een verbetering voor te stellen in de geest van de richtlijn, en die geënt is op de best practices in de andere Europese landen. Ik hecht evenveel belang aan de opleiding als aan het examen.

Ik loop niet echt warm voor het behoud van de equivalentie tussen de categorie A1 en het rijbewijs B, maar ik zie in dat de scooter een ideale oplossing kan zijn voor de mobiliteitsproblemen in de stad. Daarom heb ik beslist de equivalentie te handhaven, op voorwaarde dat er een verkorte opleiding voor het besturen van een gemotoriseerde tweewieler wordt gevolgd.

**02.08 Valérie De Bue (MR):** De richtlijn dateert uit 2006 en men wacht de uiterste termijn af, d.i. 2011, voor een wettelijke regeling. Dat verontrustte mij enigszins.

Het is belangrijk dat er een degelijke opleiding wordt georganiseerd. Ik neem aan dat u hier zo snel mogelijk werk van zal maken.

**02.09 David Geerts (sp.a):** De werkgroep moet ook aandacht besteden aan het feit dat de minimumleeftijdsgrens nog moet aangepast worden in de leeftijdsvoorwaarden in het functieprofiel van de wegpolicie en aan de overgang van een militair naar een burgerlijk rijbewijs.

**02.10 Linda Musin (PS):** De opleiding is dus wellicht ontoereikend. Ik kijk vol ongeduld uit naar het resultaat van de denkoefeningen van de werkgroep.

**02.11 Bert Wollants (N-VA):** Met het oog op het vermijden van motorongevallen blijft voor mij rijervaring relevanter dan een leeftijdsgrens. Waarom zouden jongeren hun verantwoordelijkheid in het verkeer immers niet even goed als de iets ouderen kunnen opnemen?

**02.12 Katrin Jadin (MR):** Wij zijn wel degelijk gebonden aan de Europese richtlijnen, maar ik vind het toch vreemd dat men nu doet alsof dit initiatief uit de lucht komt vallen. Het probleem met betrekking tot de ambtenaren zal snel moeten

rapidement. Je partage vos soucis quant à la formation et je suis convaincue de la nécessité d'améliorer les infrastructures routières de certaines de nos régions.

**02.13 Tanguy Veys (VB):** J'aurais voulu obtenir un peu plus d'informations sur la concertation qui a eu lieu le 1<sup>er</sup> septembre. Une délégation de constructeurs est bien différente d'une délégation de vendeurs.

N'existe-t-il aucun chiffre sur le lien entre les accidents de la route impliquant des motos, d'une part, et l'âge du conducteur et le type de moto, d'autre part?

*L'incident est clos.*

**03 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'élargissement de l'exemption de la compétence professionnelle" (n° 263)**

**03.01 Karin Temmerman (sp.a):** Le 1<sup>er</sup> octobre 2010, le gouvernement flamand a examiné un avant-projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 4 mai 2007. L'une des modifications concernées a trait à l'élargissement de l'exemption de la compétence professionnelle pour les chauffeurs de poids lourds. À mon sens, cet aménagement n'est pas une bonne chose du point de vue de la sécurité routière. Cet avis est partagé par la ministre flamande de la Mobilité, Mme Crevits, qui – alors qu'elle souscrit à l'avant-projet de loi – recommande néanmoins de s'abstenir pour l'instant d'élargir cette exemption de compétence professionnelle.

Pourquoi le secrétaire d'État veut-il élargir cette exemption? S'est-il concerté avec le secteur à ce sujet? Quelle est la teneur de l'avis rendu par les autres Régions? Ces modifications ressortissent-elles bien aux affaires courantes? Le Conseil d'État a-t-il rendu un avis à ce propos?

**03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** La suppression de la condition de compétence professionnelle met notre législation en concordance avec la directive européenne 2003/59/CE. Une harmonisation européenne évitera par exemple qu'un chauffeur français d'un camion de 7,5 tonnes – dont le pays n'impose pas une condition de compétence professionnelle pour ce type de véhicule – soit verbalisé en Belgique.

De plus, elle évitera que les professions qui s'inscrivent dans le cadre de l'exemption – par exemple les exploitants forains, les couvreurs et les

worden geregeld. Net als u maak ik me zorgen over de opleiding en ik vind het absoluut nodig dat de wegeninfrastructuur in sommige regio's in ons land wordt verbeterd.

**02.13 Tanguy Veys (VB):** Ik had graag iets meer informatie gekregen met betrekking tot het overleg dat op 1 september heeft plaatsgevonden. Een delegatie van constructeurs is wel iets anders dan een delegatie van verkopers.

Bestaan er geen cijfers over de relatie tussen verkeersongevallen met motoren enerzijds en leeftijd en type motor anderzijds?

*Het incident is gesloten.*

**03 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitbreiden van de vrijstelling van vakbekwaamheid" (nr. 263)**

**03.01 Karin Temmerman (sp.a):** Op 1 oktober 2010 besprak de Vlaamse regering een voorontwerp van KB tot wijziging van het KB van 4 mei 2007. Een van de wijzigingen behelst de uitbreiding van de vrijstelling van vakbekwaamheid voor bestuurders van zwaardere vrachtwagens. Deze aanpassing is mijns inziens geen goede zaak met het oog op de verkeersveiligheid. Die mening wordt gedeeld door Vlaams minister van Mobiliteit Crevits, die – terwijl ze wel instemt met het voorontwerp van KB – toch adviseert de vrijstelling van vakbekwaamheid alsnog niet uit te breiden.

Waarom wil de staatssecretaris die vrijstelling uitbreiden? Is er hierover overleg geweest met de sector? Hoe luidt het advies van de andere Gewesten? Valt die wijziging wel onder de lopende zaken? Heeft de Raad van State advies uitgebracht?

**03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** Het opheffen van de vereiste van vakbekwaamheid brengt onze wetgeving in overeenstemming met de Europese richtlijn 2003/59/EG. Een Europese harmonisatie zal vermijden dat bijvoorbeeld een Franse bestuurder van een vrachtwagen van 7,5 ton – in wiens land de vereiste van vakbekwaamheid niet geldt voor dit type voertuig – in ons land zou beboet worden.

Bovendien wordt vermeden dat beroepen die passen in het raam van de vrijstelling – bijvoorbeeld kermisexploitanten, dakwerkers en

entrepreneurs de travaux – soient exclus du bénéfice de cette exemption parce qu'ils utilisent un véhicule trop lourd. En outre, dans ces professions, il n'est généralement pas question de transport professionnel de sorte que le recyclage obligatoire pour acquérir la compétence professionnelle n'y est pas toujours d'application.

Je suis absolument déterminé à procéder à cette adaptation qui nous permettra de ne plus être le vilain petit canard de l'Europe dans ce domaine.

Le Conseil des ministres n'a pas encore examiné le projet d'arrêté royal.

Le secteur du transport a été consulté mais n'a évidemment pas marqué son accord.

La Région wallonne a rendu un avis positif et la Région flamande un avis plutôt négatif. La Région bruxelloise n'a pas encore pris position.

La décision a été prise avant la chute du gouvernement, de sorte que sa mise en œuvre relève des affaires courantes.

*Président: Jef Van den Bergh.*

**03.03 Karin Temmerman** (sp.a): Quelle sera l'incidence sur la sécurité routière? La capacité professionnelle des chauffeurs de poids lourds – de plus de 7,5 tonnes – a malgré tout son importance dans ce cadre.

*L'incident est clos.*

#### **04 Questions jointes de**

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les échanges de renseignements sur les plaques minéralogiques" (n° 294)
- M. Jan Jambon au ministre de la Justice sur "la perception des amendes routières relatives à des infractions commises par des étrangers" (n° 440)

**04.01 Ine Somers** (Open Vld): Selon des informations de source policière, certains pays européens refusent de communiquer les données relatives à l'identité de titulaires de plaques minéralogiques, mettant ainsi nos services de police dans l'impossibilité de verbaliser lorsque des ressortissants de ces pays commettent des infractions routières. Notre pays, en revanche, communique ces informations. Il existe donc une inégalité au sein de l'Europe. Ces informations sont-elles exactes? Cette question ne devrait-elle pas être évoquée au cours de la présidence belge de

bouwondernemers – uit de boot zouden vallen omdat ze een te zwaar voertuig gebruiken. Bovendien wordt in die beroepen veelal geen professioneel verkeer uitgeoefend waardoor de verplichte nascholing voor vakbekwaamheid niet altijd van toepassing is.

Ik ben absoluut van plan deze aanpassing door te voeren zodat we vermijden dat ons land op dit vlak het buitenbeentje in Europa zou blijven.

Het ontwerp van KB werd nog niet op de ministerraad besproken.

De transportsector werd geraadpleegd maar ging begrijpelijkerwijze niet akkoord.

Het Waals Gewest heeft een positief advies uitgebracht, het Vlaamse Gewest een eerder negatief advies. De mening van het Brussels Gewest is alsnog niet bekend.

De beslissing is gevallen voor de val van de regering zodat de uitvoering ervan tot de lopende zaken behoort.

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

**03.03 Karin Temmerman** (sp.a): Wat zal de impact zijn op de verkeersveiligheid? Vakbekwaamheid voor chauffeurs van zware voertuigen – meer dan 7,5 ton – is toch relevant met het oog op die veiligheid.

*Het incident is gesloten.*

#### **04 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitwisseling van nummerplaatgegevens" (nr. 294)
- de heer Jan Jambon aan de minister van Justitie over "de inning van verkeersboetes voor overtredingen van buitenlanders" (nr. 440)

**04.01 Ine Somers** (Open Vld): Volgens informatie van de politie weigeren sommige Europese landen gegevens over de identiteit van houders van een nummerplaat door te geven, waardoor onze politiediensten onmogelijk verkeersovertredingen door buitenlanders kunnen verbaliseren. Ons land wisselt die gegevens wel uit. Binnen Europa bestaat dus een ongelijkheid. Klopt deze informatie? Moet dit niet aan bod komen tijdens het Europees voorzitterschap?

l'Union européenne?

**04.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Cette matière relève davantage de la compétence de la ministre de l'Intérieur. J'ai connaissance du problème lié à l'obtention de données de certains pays. J'ai demandé en ma qualité de président du Conseil européen des ministres des Transports que l'échange d'informations transfrontalières soit réglé à l'échelon européen. Pour ce faire, je me suis exclusivement fondé sur mes compétences relatives à la sécurité routière et au code de la route, les aspects policiers et judiciaires relevant quant à eux des compétences des ministres de l'Intérieur et de la Justice.

*L'incident est clos.*

**05 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité routière des piétons" (n° 394)**

**05.01 Kattrin Jadin (MR)**: Selon une enquête de *Touring Assistance*, 20 % des personnes tuées sur la route sont des usagers faibles. Sur une année, on compte 99 piétons tués et 698 blessés graves.

*Touring Assistance* conseille aux autorités belges de prendre des "initiatives coordonnées" pour que nos routes représentent moins de danger pour les usagers faibles.

L'État fédéral peut-il chapeauter les initiatives prises pour améliorer la sécurité routière des piétons? Quel budget pourrait-il être prévu?

**05.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Actuellement, il n'y a pas d'initiative fédérale particulière en matière de sécurité des piétons. Cependant, l'État fédéral a porté ces dernières années de vastes projets visant à renforcer la sécurité des piétons (réglementation relative aux abords des écoles, fonds de sécurité routière).

L'IBSR organise régulièrement des campagnes de prévention axées sur les usagers faibles. L'aménagement de la voirie dépend du pouvoir de décision autonome des gestionnaires de la voirie. L'ensemble de ces actions peuvent voir leur concrétisation au niveau communal par le développement des plans communaux de mobilité.

La Région de Bruxelles élabore actuellement un

**04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands)**: Dit is eerder een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Ik ben op de hoogte dat er met bepaalde landen problemen zijn om gegevens te verkrijgen. In mijn hoedanigheid van voorzitter van de Europese Raad van ministers van Transport heb ik gevraagd om de uitwisseling van grensoverschrijdende informatie op Europees vlak te regelen. Het gaat daarbij uitsluitend over mijn bevoegdheden inzake verkeersveiligheid en de wegcode, terwijl het politionele of het gerechtelijke tot de bevoegdheden behoren van de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie.

*Het incident is gesloten.*

**05 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van voetgangers in het verkeer" (nr. 394)**

**05.01 Kattrin Jadin (MR)**: Uit een studie van *Touring* blijkt dat 20 procent van de verkeersdoden zwakke weggebruikers zijn. In één jaar tijd verloren 99 voetgangers het leven en raakten er 698 zwaargewond.

*Touring* raadt de Belgische autoriteiten aan gecoördineerde initiatieven te nemen om onze wegen minder gevaarlijk te maken voor de zwakke weggebruikers.

Kan de federale overheid een overkoepelende rol spelen voor initiatieven in dit verband? Welke financiële middelen zouden daartoe kunnen worden uitgetrokken?

**05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans)**: Momenteel lopen er geen specifieke federale initiatieven met betrekking tot de veiligheid van voetgangers. De afgelopen jaren heeft de federale overheid echter grote projecten op poten gezet om de veiligheid van de voetgangers te verbeteren (verkeersregeling in de buurt van scholen, verkeersveiligheidsfonds).

Het BIVV organiseert regelmatig preventiecampagnes waarin specifieke aandacht wordt besteed aan kwetsbare weggebruikers. De weginrichting valt onder de autonome beslissingsbevoegdheid van de wegbeheerders. Al deze acties kunnen op lokaal niveau concreet gestalte krijgen door de ontwikkeling van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkt

plan piétons. Récemment, une campagne dédiée à la protection des jeunes piétons a été organisée par la Région bruxelloise avec l'IBSR, les zones de police, l'Union des Villes et Communes et la STIB. Cette campagne est axée sur les piétons de 12 à 16 ans, qui s'exposent plus fréquemment, par leur comportement, à un risque d'accident.

**05.03 Kattrin Jadin (MR):** Je relirai votre réponse afin d'améliorer la situation dans ma commune et ma région.

*L'incident est clos.*

Le **président**: M. Clarinval n'a pas justifié son absence. Sa question n°406 est donc supprimée.

**06 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'alcool au volant" (n° 418)**

**06.01 Kattrin Jadin (MR):** L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) constate que moins de 1 % des conducteurs décédés dans un accident de la route sont testés au niveau de leur alcoolémie au moment de l'accident. Selon des chiffres répandus en Europe, l'alcool joue un rôle dans environ un quart, voire un tiers des accidents mortels. Mais la perception des Belges vis-à-vis de l'alcool au volant semble évoluer.

Est-il prévu de publier des avertissements concernant l'alcool au volant? Le nombre de contrôles sera-t-il renforcé ou diminué vu l'amélioration des chiffres (selon Touring, on compte 36 % de tués en moins sur nos routes en dix ans)? Quel est le budget alloué pour ces campagnes?

**06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français):** Selon l'IBSR, en 2008, au minimum 54 personnes sont décédées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous influence de l'alcool, 558 personnes ont été gravement blessées et 6 842 ont été légèrement blessées.

Entre la moyenne des années 1998 à 2000 et l'année 2008, le nombre de tués dans ce type d'accident a diminué de 45 %. Néanmoins, nous n'avons quasiment aucun résultat de test d'alcool pour les personnes tuées et seulement pour 22 % des blessés graves. Or la plupart des victimes sont des conducteurs et les accidents mortels

momenteel aan een voetgangersplan. Onlangs heeft het Brussels Gewest in samenwerking met het BIVV, de politiezones, de Union des Villes et Communes en de MIVB een campagne ter bescherming van jonge voetgangers georganiseerd. In die campagne staan de voetgangers van 12 tot 16 centraal, die door hun gedrag een groter ongevallenrisico lopen.

**05.03 Kattrin Jadin (MR):** Ik zal uw antwoord herlezen om er ideeën uit te putten die ik dan kan gebruiken om de situatie in mijn gemeente en mijn regio te verbeteren.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De heer Clarinval is zonder verwittiging afwezig. Zijn vraag 406 vervalt dus.

**06 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcomobilisme" (nr. 418)**

**06.01 Kattrin Jadin (MR):** Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) stelt vast dat er bij minder dan 1 procent van de bij een verkeersongeval omgekomen autobestuurders een alcoholtest werd afgenomen om na te gaan of ze op het ogenblik van het ongeval onder invloed van alcohol waren. Uit Europese cijfers blijkt dat alcohol een rol speelt in ongeveer een kwart tot zelfs een derde van de dodelijke ongevallen. Er lijkt echter een mentaliteitswijziging te zijn opgetreden bij de Belgen wat alcohol achter het stuur betreft.

Komen er campagnes tegen het rijden onder invloed van alcohol? Wordt het aantal controles, gelet op de gunstige cijfers (volgens Touring is het aantal verkeersdoden in tien jaar tijd met 36 procent gedaald), verhoogd of verlaagd? Welk budget wordt er voor deze campagnes uitgetrokken?

**06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans):** In 2008 overleden er volgens het BIVV minstens 54 personen, raakten er 558 personen zwaargewond en 6.842 personen lichtgewond in een ongeval waarbij minstens één automobilist onder invloed van alcohol was betrokken.

In vergelijking met het gemiddelde over de jaren 1998 tot 2000 lag het aantal doden bij dergelijke ongevallen 45 procent lager in het jaar 2008. We weten evenwel voor nagenoeg geen enkele van de overleden personen en voor slechts 22 procent van de zwaargewonden of er sprake was van alcoholintoxicatie. Nochtans is het meestal de

concernent très fréquemment un seul usager. Ces chiffres sont donc à prendre avec toutes les précautions d'usage car le nombre réel de victimes de l'alcool au volant est certainement beaucoup plus important.

D'après les études internationales, l'alcool joue un rôle dans un quart à un tiers des accidents mortels, comme vous l'avez indiqué. Chaque année, l'IBSR organise des actions pour sensibiliser les conducteurs aux dangers de l'alcool au volant. Une campagne BOB commencera fin 2010 (budget de 467 000 euros, dont 367 000 euros de sponsoring): affichage autoroutier, affichettes, messages à la radio, affichettes dans le secteur horeca, actions sur les marchés de Noël, dans les centres-villes, dans les discothèques et lors de grands événements, concours *on line*, mailing pour les entreprises, vente de kits BOB). Le site web sera remis à jour et 180 000 porte-clefs BOB seront diffusés lors des contrôles de police.

En 2011, BOB sera présent durant toute l'année et les groupes cibles seront élargis.

**06.03 Kattrin Jadin (MR):** Quand le nouveau gouvernement entrera en fonction, nous pourrions rouvrir les débats pour connaître les différentes dispositions à prendre en vue de pallier ce problème.

*L'incident est clos.*

**07 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la simplification du code de la route" (n° 447)**

**07.01 Kattrin Jadin (MR):** Un groupe de travail a été instauré pour assurer le suivi de la réforme du code de la route. Quelle est la suite réservée aux conclusions de ce groupe de travail? Quelles sont, en substance, les modifications et/ou simplifications qui en découlent?

**07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français):** Sur la base des conclusions du groupe de travail, mon administration a élaboré un projet d'arrêté royal qui a été présenté à la Commission fédérale pour la sécurité routière.

Au cours de cette réunion, plus de 200 propositions d'amendement et/ou des remarques ont été formulées et, dans une certaine mesure,

autobestuurder die het slachtoffer is, en bij dodelijke ongevallen gaat het vaak maar om één weggebruiker. Die cijfers moeten dus met de gebruikelijke omzichtigheid worden geïnterpreteerd, want het werkelijke aantal slachtoffers van rijden onder invloed van alcohol ligt ongetwijfeld een stuk hoger.

Volgens internationale studies is alcohol een factor in een vierde tot een derde van de dodelijke ongevallen, zoals u aangaf. Het BIVV organiseert elk jaar sensibiliseringsacties om de automobilisten te wijzen op de gevaren van rijden onder invloed. Eind 2010 zal er een BOB-campagne van start gaan (budget: 467.000 euro, waarvan 367.000 euro uit sponsoring), met grote affiches langs de autosnelwegen, kleinere affiches in onder meer horecazaken, radiospots, acties op kerstmarkten, in steden, in discotheken en op grote events, onlinewedstrijden, een mailing ter attentie van de bedrijven, en de verkoop van BOB-kits. De website zal up-to-date worden gebracht en tijdens de politiecontroles zullen er 180.000 BOB-sleutelhangers worden verdeeld.

In 2011 zal de Bob-campagne het hele jaar door gevoerd worden en zullen de doelgroepen uitgebreid worden.

**06.03 Kattrin Jadin (MR):** Wanneer de nieuwe regering aantreedt, zullen we het debat kunnen hervatten om vast te stellen welke maatregelen er in de strijd tegen alcomobilisme genomen moeten worden.

*Het incident is gesloten.*

**07 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 447)**

**07.01 Kattrin Jadin (MR):** Er werd een werkgroep opgericht die belast werd met de follow-up van de hervorming van het verkeersreglement. Wat gebeurde er met de besluiten van die werkgroep? Wat zijn, samengevat, de wijzigingen en/of vereenvoudigingen die eruit voortvloeien?

**07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans):** Op grond van de besluiten van de werkgroep heeft mijn administratie een ontwerp van koninklijk besluit voorbereid, dat aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid werd voorgelegd.

Tijdens die vergadering werden meer dan 200 voorstellen tot wijziging en/of opmerkingen geformuleerd, waarmee tot op zekere hoogte

incorporées au projet. Il était effectivement prévu de soumettre le projet adapté aux Régions dans le cadre de la procédure d'association dans le courant du mois de juin, mais l'organisation d'élections anticipées et la situation en affaires courantes qui s'en est suivie n'a pas rendu possible cette étape.

Compte tenu de cette situation et de l'envergure qui implique également de revoir l'ensemble des textes connexes au code de la route, mon administration a rédigé simultanément un projet d'arrêté royal visant à anticiper une série de modifications nécessaires et modifiant le code de la route actuel.

La réalisation du projet sera poursuivie dès que possible, à l'instar du projet de simplification.

**07.03 Kattrin Jadin (MR):** J'espère vivement que le prochain gouvernement mènera ce projet à terme.

*L'incident est clos.*

**08 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de dépassement des camions" (n° 448)**

**08.01 Kattrin Jadin (MR):** Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, l'interdiction de dépassement pour les camions est entrée en vigueur sur les autoroutes à deux voies. Mais sa mise en pratique est difficile, notamment sur le plan des sanctions.

Vous m'avez communiqué précédemment que la Belgique serait plutôt favorable à un retour à l'ancien système. Vous deviez encore en discuter avec les Régions, responsables de la signalisation. Par ailleurs, vous vous étiez prononcé à l'époque pour des panneaux à message variable.

Constatez-vous des progrès dans la discussion avec les Régions à ce sujet? Où en est-on dans le règlement de ce problème?

**08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français):** L'interdiction de dépassement applicable aux véhicules de plus de 3,5 tonnes sur les routes à deux fois deux bandes n'est en vigueur que dans notre pays. Pour éviter la confusion, je reste partisan de revenir à l'ancien système, qui prévaut au niveau européen: autoriser en général et

rekening werd gehouden in het ontwerp. Het was inderdaad de bedoeling dat het aangepaste ontwerp in het kader van de betrokkenheidsprocedure in de loop van de maand juni aan de Gewesten zou worden voorgelegd, maar dat is uiteindelijk niet doorgegaan wegens de vervroegde verkiezingen en het daaropvolgende bestuur door een regering van lopende zaken.

In het licht van die situatie en rekening houdend met de enorme omvang van het werk – men mag niet vergeten dat ook alle teksten die in verband staan met het verkeersreglement moeten worden herzien – heeft mijn administratie tegelijkertijd een ontwerp van koninklijk besluit opgesteld dat op een reeks noodzakelijke wijzigingen vooruitloopt en het bestaande verkeersreglement wijzigt.

Het project wordt verder ten uitvoer gebracht zodra dat mogelijk is, net zoals het project inzake de vereenvoudiging.

**07.03 Kattrin Jadin (MR):** Ik hoop echt dat de volgende regering dit project tot een goed einde zal brengen.

*Het incident is gesloten.*

**08 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 448)**

**08.01 Kattrin Jadin (MR):** Op 1 januari 2008 werd het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met twee rijstroken in elke rijrichting van kracht. In de praktijk blijkt die maatregel evenwel moeilijk uitvoerbaar, vooral dan wat de bestraffing van de overtredingen betreft.

U deelde mij eerder mee dat België liever zou terugkeren naar de oude regeling. U moest dat toen nog bespreken met de Gewesten, die verantwoordelijk zijn voor de signalisatie. Voorts verklaarde u destijds dat uw voorkeur uitging naar dynamische verkeersborden.

Is er vooruitgang geboekt in de besprekingen met de Gewesten dienaangaande? Hoe ver staat men met de oplossing voor dat probleem?

**08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans):** Het inhaalverbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton op autosnelwegen met twee rijstroken in elke rijrichting geldt alleen in ons land. Om verwarring te vermijden blijf ik voorstander van een terugkeer naar de oude regeling, die op Europees vlak van toepassing is en waarbij het inhalen in het



interdire dans certains cas.

En fonction des caractéristiques de leur réseau, les Régions sont compétentes pour prévoir un nombre important de dérogations. L'objectif est d'imposer une interdiction où et quand les conditions de circulation le justifient.

Vu l'impact de l'abrogation de l'interdiction générale de dépassement sur la signalisation, sa date d'entrée en vigueur dépendra de la concertation avec les Régions. Je n'ai encore reçu aucune réaction de la part des Régions wallonne et flamande.

**08.03 Katrin Jadin (MR):** Est-il possible, par une initiative parlementaire, de créer le cadre permettant ces dérogations?

**08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français):** En principe, le Parlement est toujours maître de ce genre d'initiative.

**08.05 Katrin Jadin (MR):** J'adhère à votre proposition. Cette interdiction globale est un non-sens, puisqu'elle n'est pas respectée.

*L'incident est clos.*

**09 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accord intervenu sur la directive Eurovignette" (n° 520)**

**09.01 Anthony Dufrane (PS):** La position commune de l'Union européenne concernant l'internalisation des coûts externes des transports de marchandises par route représente un pas important dans le cadre d'un rééquilibrage entre les différents modes de transport.

D'après une étude du Centre de Recherche de la Commission européenne (janvier 2010), en tablant sur une hausse moyenne des charges de 3 %, la directive Eurovignette provoquerait une diminution du trafic routier de 13,5 milliards de tonne-km/an, la congestion serait réduite de 4 % et les émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier de marchandises de 8 %. L'internalisation des coûts permettrait de rapporter 1,8 milliard d'euros par an et l'impact serait très limité pour les consommateurs.

Selon l'accord conclu à Luxembourg, contrairement au projet du Parlement européen, la taxation des

algemeen toegestaan is en in welbepaalde gevallen verboden wordt.

De Gewesten mogen een aanzienlijk aantal afwijkingen invoeren op grond van de specifieke kenmerken van hun verkeersnet. Het is de bedoeling een verbod op te leggen waar en wanneer de verkeerssituatie het rechtvaardigt.

Gelet op de gevolgen van de intrekking van het algemeen inhaalverbod voor de signalisatie, zal de datum van inwerkingtreding bepaald worden in functie van het overleg met de Gewesten. Ik heb nog geen reactie van het Waals en het Vlaams Gewest ontvangen.

**08.03 Katrin Jadin (MR):** Kan er via een parlementair initiatief geen wetgevend kader geschapen worden voor die afwijkingen?

**08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans):** In principe kan het Parlement altijd zo een initiatief nemen.

**08.05 Katrin Jadin (MR):** Ik onderschrijf uw voorstel. Dat algemeen verbod heeft geen zin, aangezien het niet wordt nageleefd.

*Het incident is gesloten.*

**09 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het akkoord inzake de herziening van de Eurovignetrichtlijn" (nr. 520)**

**09.01 Anthony Dufrane (PS):** Het gemeenschappelijk standpunt van de Europese Unie inzake het internaliseren van de externe kosten van het goederenvervoer over de weg is een belangrijke stap in het kader van het herstellen van het evenwicht tussen de verschillende vervoerswijzen.

Volgens een studie van het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Europese Commissie (januari 2010) zou de Eurovignetrichtlijn, wanneer men uitgaat van een gemiddelde stijging van de kosten met 3 procent, een vermindering van het wegverkeer met 13,5 miljard ton-km/jaar meebrengen, zou de verkeerscongestie met 4 procent en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het goederenvervoer over de weg met 8 procent dalen. Het internaliseren van de kosten zou 1,8 miljard euro per jaar opbrengen en de impact voor de consumenten zou zeer beperkt zijn.

Volgens de overeenkomst die in Luxemburg werd gesloten, en in tegenstelling tot het ontwerp van het

coûts externes ne porterait que sur les coûts environnementaux (pollution atmosphérique et bruit), les coûts de congestion étant exclus de l'internalisation.

Les États membres seraient autorisés à imposer une taxe kilométrique aux camions en fonction des heures de pointe. Les véhicules Euro 5 et Euro 6 ne devraient appliquer la directive qu'à partir de fin 2013 et fin 2017.

Le compromis n'évoque pas l'affectation des recettes.

Pourriez-vous nous présenter les détails du compromis conclu à Luxembourg?

**09.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): La révision de la directive Eurovignette vise principalement la réduction de l'impact négatif lié au transport quant à la pollution locale de l'air ou aux nuisances sonores et à la congestion.

Le champ d'application géographique de la future directive a été étendu à tout le réseau transeuropéen (RTE-TEN) et à tous les autres tronçons d'autoroute. En zone urbaine, la directive ne s'applique pas. Les États membres sont libres d'appliquer des droits régulateurs en plus de l'Eurovignette.

L'extension de l'Eurovignette aux camions de 3,5 à 12 tonnes est laissée dorénavant au choix des États membres.

Concernant l'indexation automatique à l'inflation des montants repris dans les annexes à la directive, l'accord politique prévoit la suppression de l'adaptation des montants minimums des taxes de circulation pour les poids lourds, la suppression de l'adaptation des montants maximums pour l'Eurovignette dans le protocole "Eurovignette" et la suppression de l'adaptation aux progrès techniques et scientifiques de l'annexe 3 qui spécifie les méthodes et principes de calcul des coûts d'infrastructure.

La directive fixe les valeurs maximales imputables aux nuisances sonores en fonction du jour et de la nuit et en fonction du type d'axe. Le coût maximal imputable des nuisances sonores s'élève sur les axes suburbains, autoroutes comprises, à 1,1 eurocent le jour et 2 eurocents la nuit par véhicule et par kilomètre. Pour les axes

Europees Parlement, zou de belasting van de externe kosten alleen op de milieukosten betrekking hebben (luchtverontreiniging en lawaaihinder). De kosten van verkeerscongestie vallen immers niet onder de internalisering.

De lidstaten zouden bevoegd zijn om een kilometerheffing in te voeren voor vrachtwagens tijdens de piekuren. Voor Euro 5- en Euro 6-voertuigen zou de richtlijn pas vanaf eind 2013 en eind 2017 van toepassing zijn.

In het compromis wordt niets vermeld over de bestemming van de ontvangsten.

Kunt u ons preciezere informatie over het in Luxemburg bereikte compromis geven?

**09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans)**: De Eurovignetrichtlijn werd in de eerste plaats herzien om de negatieve impact van het vrachtwagentransport op de lokale luchtverontreiniging, de geluidsoverlast en de verkeerscongestie te verminderen.

Het geografische toepassingsgebied van de toekomstige richtlijn werd uitgebreid tot het gehele trans-Europese vervoersnetwerk (TEN) en alle andere snelwegen. De richtlijn is niet van toepassing in stedelijke gebieden. De lidstaten mogen boven op het Eurovignet regulerende heffingen invoeren.

Voortaan wordt de keuze om het Eurovignet uit te breiden tot vrachtwagens van 3,5 tot 12 ton overgelaten aan de lidstaten.

Wat de automatische indexering betreft van de bedragen opgenomen in de bijlagen bij de richtlijn, voorziet het politieke akkoord in de afschaffing van de aanpassing van de minimumbedragen van de verkeersbelasting voor de vrachtwagens, de afschaffing van de aanpassing van de maximumbedragen voor het Eurovignet in het Eurovignetprotocol en de afschaffing van de aanpassing aan de technische en wetenschappelijke vorderingen van bijlage 3, die de berekeningsmethoden en -principes voor de infrastructuurkosten verduidelijkt.

De richtlijn bepaalt de in rekening te brengen maximumwaarden voor lawaaihinder rekening houdend met het tijdstip (dag en nacht) en van het soort weg. De maximaal in rekening te brengen kosten voor lawaaihinder bedragen op voorstadswegen, met inbegrip van snelwegen, overdag 1,1 eurocent en 's nachts 2 eurocent per

interurbains, autoroutes comprises, ce coût est de 0,2 eurocent la journée et 0,3 eurocent la nuit par véhicule et par kilomètre. Ces valeurs peuvent être multipliées par deux dans les régions montagneuses.

L'accord prévoit la possibilité d'imposer des coûts liés à la pollution atmosphérique.

Des dérogations sont prévues pour les camions Euro 5 et Euro 6, respectivement jusqu'au 31 décembre 2013 et jusqu'au 31 décembre 2017. L'objectif est d'inciter les propriétaires à acheter des camions qui polluent moins.

Pour ce qui concerne les camions moins polluants que les camions Euro 6, il est prévu que la levée éventuelle de l'exemption se fera par la procédure habituelle de co-décision.

Les coûts imputables s'élèvent par exemple, pour un véhicule répondant aux normes Euro 0, à 0,16 euro; pour un véhicule Euro 3, à 0,07 euro; pour un Euro 6, à 0 euro jusqu'au 31 décembre 2017 et à 0,02 euro par la suite. Pour les véhicules moins polluants, cela reste 0 euro. Sur les axes inter-urbains, le tarif est moindre (0,12 euro pour l'Euro 0, 0,08 euro pour l'Euro 1).

Vu le refus d'une grande majorité des États membres de considérer la congestion comme un coût externe et la demande de certains États membres de disposer d'un outil de lutte contre la congestion, nous avons prévu la possibilité de variations de la redevance infrastructure.

Cette variation doit être transparente, publique et accessible à tous aux mêmes conditions. Elle doit être appliquée en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison. Elle ne peut être supérieure à 175 % du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne. Les périodes de pointe durant lesquelles les redevances plus élevées sont perçues pour réduire la congestion ne peuvent excéder cinq heures par jour et les variations ne peuvent amener un surplus de recettes au-delà des redevances moyennes pondérées.

Certains États membres souhaitaient que la directive n'aborde pas du tout l'affectation des recettes, d'autres voulaient une obligation d'affectation des recettes. Le compromis trouvé est

voertuig en per kilometer. Op interlokale wegen, met inbegrip van snelwegen, bedragen die kosten overdag 0,2 eurocent en 's nachts 0,3 eurocent per voertuig en per kilometer. Die waarden mogen in bergachtige streken met twee worden vermenigvuldigd.

Het akkoord voorziet tevens in de mogelijkheid om kosten in rekening te brengen voor luchtvervuiling.

Voor vrachtwagens die voldoen aan de Euro 5- of de Euro 6-norm werden er uitzonderingen vastgelegd, die gelden tot respectievelijk 31 december 2013 en 31 december 2017. De bedoeling is de eigenaars ertoe aan te zetten minder vervuilende vrachtwagens aan te schaffen.

Met betrekking tot vrachtwagens die onder de Euro 6-emissiegrenswaarden blijven, werd bepaald dat de vrijstelling eventueel zal worden opgeheven volgens de gewone medebeslissingsprocedure.

Ik geef enkele voorbeelden: de aanrekenbare kosten bedragen 0,16 euro voor een voertuig dat voldoet aan de Euro 0-norm, 0,07 euro voor een Euro 3-vrachtwagen, en 0 euro voor een Euro 6-voertuig tot 31 december 2017 en daarna 0,02 euro. Voor minder vervuilende voertuigen blijft dat 0 euro. Het tarief voor de interlokale wegen ligt lager (0,12 euro voor een Euro 0-voertuig, 0,08 euro voor een Euro 1-voertuig).

Gelet op de weigering van een grote meerderheid van de lidstaten om de verkeersstremming als een externe kostenfactor te zien, en op de vraag van sommige lidstaten om over een middel te beschikken om die congestie tegen te gaan, hebben we de mogelijkheid ingebouwd om de infrastructuurheffing te moduleren.

Die variabiliteit moet transparant, openbaar en voor iedereen onder dezelfde voorwaarden toegankelijk zijn. Bij de toepassing ervan moet er rekening worden gehouden met het tijdstip op de dag, het soort dag en het seizoen. De maximale variatie mag niet meer bedragen dan 175 procent van de hoogste gemiddelde infrastructuurheffing. De piekperiodes tijdens welke de hoogste heffingen worden geïnd om de verkeersstremming te verminderen, mogen niet langer duren dan vijf uur per dag. De variaties mogen evenmin aanleiding geven tot een meeropbrengst die hoger ligt dan de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing.

Sommige lidstaten wilden dat er in de richtlijn niets werd vastgelegd in verband met de aanwending van de ontvangsten, andere waren dan weer voorstander van een verplichte bestemming van de

une recommandation basée sur le compromis "Climat" qui précise que les recettes issues des redevances pour coûts externes devraient être destinées au secteur des transports (pour rendre ceux-ci durables) ainsi qu'à l'amélioration du système de transports dans son ensemble.

**09.03 Anthony Dufrane (PS):** Même si tout n'est pas parfait dans cette directive, je souligne qu'elle est le fruit d'un travail difficile qui a duré plus de dix-huit mois.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les dispositions transitoires de la loi du 20 mai 2010 relative à l'accompagnement des transports exceptionnels" (n° 471)**

**10.01 Peter Logghe (VB):** Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010, les services de police ne sont plus autorisés à accompagner les transports exceptionnels. Des mesures transitoires visant à enregistrer provisoirement les accompagnateurs sont entrées en vigueur dans l'intervalle, parce que les nouvelles règles, licences et formations n'ont pas encore été finalisées. Je suppose que le nombre de contrôles de l'application des nouvelles règles sera également moins important en raison des incertitudes qui subsistent. Des contrôles ont-ils déjà été effectués? Des procès-verbaux ont-ils été dressés? Existe-t-il un guichet central pour les infractions? Selon mes informations, les règles ne seraient pas respectées et la police serait au courant de la situation.

Il existe également des contradictions avec le code de la route. Théoriquement, seuls les véhicules prioritaires sont autorisés à brûler les feux rouges. À l'heure actuelle, les accompagnateurs de transports exceptionnels immobilisent la circulation en utilisant un panneau C3. Ces transports peuvent-ils encore brûler les feux rouges? La notion de "convoi" a également été supprimée. Cela ne donne-t-il pas lieu à des situations dangereuses lorsque les transports exceptionnels sont scindés aux feux rouges?

**10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** Les conditions d'accompagnement dépendent de l'ampleur du transport exceptionnel et d'éventuelles situations de circulation dangereuses. Dans le cadre de l'ancien système, deux véhicules d'accompagnement au maximum pouvaient être mis en œuvre et, pour certains transports, une

ontvangst. Het uiteindelijke compromis is een aanbeveling die stoelt op het klimaatcompromis waarin staat dat de ontvangsten uit externe kostenheffingen bestemd moeten worden voor de transportsector (teneinde de transportmiddelen duurzaam te maken) en voor de verbetering van het transportsysteem in zijn geheel.

**09.03 Anthony Dufrane (PS):** De richtlijn mag dan nog onvolkomenheden bevatten, ik wil er niettemin op wijzen dat ze het resultaat is van moeizame besprekingen die meer dan achttien maanden hebben geduurd.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de overgangsbepalingen in de wet van 20 mei 2010 betreffende de begeleiding van uitzonderlijke transporten" (nr. 471)**

**10.01 Peter Logghe (VB):** Sinds 1 juli 2010 mogen de politiediensten de uitzonderlijke transporten niet meer begeleiden. Ondertussen zijn er overgangsmaatregelen van kracht om begeleiders voorlopig te registreren, omdat de nieuwe regelingen, vergunningen en opleidingen er nog niet volledig zijn. Wegens deze onduidelijkheid zal er waarschijnlijk ook minder gecontroleerd worden op de toepassing van de nieuwe regels. Waren er al controles? Werd er geverbaliseerd? Is er een centraal meldpunt voor inbreuken? Volgens mijn informatie zouden de regels niet nageleefd worden en is de politie daarvan op de hoogte.

Er zijn ook tegenstrijdigheden met de verkeerswetgeving. Normaal gezien mogen alleen prioritaire voertuigen door het rode licht rijden. Nu houden de begeleiders van uitzonderlijke transporten het verkeer tegen met een verkeersbord C3. Mogen deze transporten nog door het rode licht rijden? Ook het begrip 'konvooi' is weggefallen. Geeft dat geen aanleiding tot gevaarlijke situaties wanneer uitzonderlijke transporten aan verkeerslichten worden opgesplitst?

**10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** De begeleidingsvoorwaarden hangen af van de omvang van het uitzonderlijk vervoer en eventuele gevaarlijke verkeersbewegingen. In de oude regeling mochten er maximaal twee private begeleidingsvoertuigen worden ingezet en voor bepaalde transporten werd in politieondersteuning

assistance policière était prévue. Dans le cadre du nouveau système, trois véhicules d'accompagnement au maximum peuvent être mis en œuvre. Pour limiter les embarras de circulation ou les situations dangereuses, le déplacement en convoi de plusieurs véhicules exceptionnels n'est pas autorisé.

Depuis la mise en œuvre des nouvelles dispositions, dix-huit contrôles policiers ont été effectués et quatre de ces transports n'étaient pas en règle. Étant donné que les services de police ne sont plus informés de l'itinéraire ni de la planification des transports, il est difficile de procéder à des contrôles ciblés. Actuellement, l'autorisation du coordinateur de la circulation ressortit au SPF Mobilité et Transport. À l'avenir, cet aspect sera confié aux services de police par le biais d'un arrêté royal du SPF Intérieur.

Il n'est nullement question de contradictions par rapport à la législation routière. En vertu de la signalisation prescrite, le trafic peut être immobilisé dans certaines circonstances et sous certaines conditions. Cela peut être le cas lorsqu'il s'agit de quitter un croisement quand le feu de signalisation change de couleur. Cela n'implique toutefois pas que le règlement général sur la police de la circulation ne doive plus être respecté et les accompagnateurs ne sont certainement pas autorisés à régler la circulation comme s'ils faisaient partie de la police.

La circulation en convoi a été interdite pour éviter des problèmes de trafic aux carrefours.

**10.03 Peter Logghe (VB):** Les contrôles posent donc bien problème. Étant donné que nous nous situons dans une période transitoire, ces difficultés devraient encore persister un certain temps.

La nouvelle réglementation entraîne la dislocation des transports exceptionnels comportant plusieurs véhicules aux signaux lumineux. Ne serait-il pas préférable, pour la sécurité routière, de permettre à ces convois de traverser les carrefours en une fois en bloquant complètement la circulation venant dans l'autre sens plutôt que de les scinder en plusieurs blocs et d'entraver le trafic à plusieurs reprises?

*L'incident est clos.*

#### **11 Questions jointes de**

- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'opportunité de doter le code de la route d'un nouveau signal" (n° 609)

voorzien. In de nieuwe regeling mogen er maximum drie private begeleidingsvoertuigen worden ingezet. Om verkeershinder of gevaarlijke situaties te beperken, is het samen rijden van verschillende uitzonderlijke voertuigen niet toegestaan.

Sinds de invoering van de nieuwe regeling werden achttien politiecontroles uitgevoerd, waaruit bleek dat vier transporten niet in orde waren. Omdat de politiediensten niet meer geïnformeerd worden over de reisweg en de timing van de transporten, is het lastig om gerichte controles uit te voeren. Momenteel wordt de vergunning van de verkeerscoördinator geregeld door de FOD Mobiliteit en Vervoer. In de toekomst moet dit door de politiediensten zelf geregeld worden via een KB van de FOD Binnenlandse Zaken.

Er zijn helemaal geen tegenstrijdigheden met de verkeerswetgeving. Met de voorgeschreven signalisatie mag men onder bepaalde omstandigheden en voorwaarden het verkeer stilleggen. Als het verkeerslicht verspringt, kan dat het geval zijn voor het verlaten van het kruispunt. Dat houdt echter niet in dat het algemene verkeersreglement niet meer nageleefd moet worden en de begeleiders hebben zeker geen toelating om het verkeer te regelen, alsof ze deel zouden uitmaken van de politie.

Het rijden in konvooi werd verboden om verkeersproblemen op kruispunten te vermijden.

**10.03 Peter Logghe (VB):** Er is dus inderdaad een probleem met de controles. Vermits we in een overgangsregeling zitten, zal dat ook nog wel even duren.

Door de nieuwe regeling worden uitzonderlijke transporten met meerdere voertuigen aan de verkeerslichten opgesplitst. Is het niet veiliger om ze toch allemaal samen een kruispunt te laten oversteken en het verkeer uit de andere richtingen volledig stil te leggen in plaats van een konvooi in verschillende stukken op te splitsen, waarbij het verkeer ook verschillende keren gehinderd wordt?

*Het incident is gesloten.*

#### **11 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuw verkeersbord in het verkeersreglement" (nr. 609)

- **M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un nouveau panneau de signalisation relatif à l'utilisation du GPS" (n° 815)**

**11.01 Linda Musin (PS):** En cas de travaux, les automobilistes ont tendance à suivre leur GPS plutôt que les signalisations qui organisent les déviations.

Une nouvelle signalisation constituée de trois lettres GPS frappées d'une barre rouge est déjà mise en place le long de certaines routes belges et est employée depuis longtemps aux Pays-Bas. Mais ce signal ne figure pas encore officiellement dans le code de la route.

Ne serait-il pas opportun de donner aux autorités compétentes un outil efficace supplémentaire de gestion de la circulation automobile, spécialement en prévision des travaux de réparation du réseau routier belge, en créant un panneau d'interdiction du GPS et en l'intégrant dans le code de la route?

**11.02 Tanguy Veys (VB):** Récemment, un panneau de signalisation interdisant l'utilisation du GPS a été placé sur quelques chantiers en cours dans notre pays. Ces panneaux sont généralisés depuis longtemps aux Pays-Bas mais ils ne figurent pas encore dans le code de la route en Belgique. Le non-respect de tels panneaux ne peut donc faire l'objet d'un procès-verbal. Qu'en sera-t-il de ce panneau à l'avenir?

**11.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** On rencontre en effet de nouveaux panneaux, surtout en Flandre, pour demander aux conducteurs de ne pas utiliser le GPS, comme au niveau de l'échangeur routier de Lummen. Mais donner à croire que certaines villes cherchent à interdire le GPS est quelque peu excessif.

C'est conformément à la loi relative à la circulation routière que la circulation ne peut être réglée que par les règles générales du code de la route ou par les règlements complémentaires communaux ou régionaux. Comme le code de la route ne prévoit aucun signal routier spécifique permettant d'interdire l'utilisation du GPS, aucun règlement complémentaire dans ce sens ne peut être arrêté. Je ne vois d'ailleurs pas comment contrôler le respect de cette règle sur le terrain.

Le panneau placé à Lummen constituait en premier lieu une indication en vue d'éviter que des conducteurs ne se trompent de route sur la base de

- **de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuw verkeersbord omtrent het gebruik van een gps" (nr. 815)**

**11.01 Linda Musin (PS):** Tijdens wegwerkzaamheden hebben automobilisten de neiging eerder de aanwijzingen van hun gps dan de omleidingsborden te volgen.

Langs een aantal Belgische wegen wordt er al gebruik gemaakt van een nieuw verkeersbord, waarop de letters GPS in het rood doorstreept zijn. Dat is in Nederland al lang in gebruik. Dit bord staat echter nog niet officieel beschreven in het verkeersreglement.

Zouden de bevoegde overheden niet over een bijkomend efficiënt instrument moeten beschikken om de verkeersstromen te beheren, vooral wanneer er wegwerkzaamheden gepland zijn? Ik bedoel hiermee een verbodsbord voor gps-gebruik dat in het verkeersreglement is opgenomen.

**11.02 Tanguy Veys (VB):** Recent werden in ons land op een paar verkeerswerven een verkeersbord met een gps-verbod geplaatst. Deze borden zijn in Nederland al lang ingeburgerd, maar bij ons staan ze nog niet in de verkeerscode. Het negeren ervan kan dus niet beboet worden. Wat is de toekomst van dit bord?

**11.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** Er zijn inderdaad nieuwe borden te vinden, vooral in Vlaanderen, die de autobestuurders vragen om de gps niet te gebruiken, zoals bijvoorbeeld op de verkeerswisselaar in Lummen. De zaken voorstellen alsof sommige steden het gebruik van de gps wilden verbieden, is enigszins overdreven.

Krachtens de wet betreffende de politie over het wegverkeer kunnen verkeersregels enkel bij algemeen reglement of bij een aanvullend reglement van een gemeente of Gewest worden vastgesteld. Aangezien in het verkeersreglement geen enkel specifiek verkeersteken is opgenomen waarbij het gebruik van een gps kan worden verboden, kan er geen aanvullend reglement in die zin worden uitgevaardigd. Ik zie trouwens niet in hoe de naleving van zo een regel in de praktijk kan worden gecontroleerd.

Het bord in Lummen was in de eerste plaats een aanwijzing om te vermijden dat chauffeurs op basis van hun gps de verkeerde weg zouden inslaan.

leur GPS. Bien qu'étant l'expression d'une intention louable, ce panneau était contraire au code de la route.

**11.04 Linda Musin (PS):** Il serait donc plus facile que le gestionnaire de voirie prenne lui-même en charge cet aspect puisque rien n'est prévu dans le code de la route au sujet du GPS.

Le panneau dont il est question est employé depuis longtemps aux Pays-Bas. Je me demande si cela se fait dans ce pays sans être prévu par le code de la route.

*L'incident est clos.*

**12 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'exercice de missions de sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 651)**

**12.01 Ine Somers (Open Vld):** Après vingt ans, Brussels Airport a rompu son contrat de gardiennage avec la firme Securitas. À partir du 1<sup>er</sup> février 2011, il travaillera avec G4S.

Le gouvernement doit encore ratifier cette décision. Qu'en sera-t-il si le gouvernement n'a pas encore été mis en place au 1<sup>er</sup> février? La ratification ne relève en effet pas des affaires courantes.

Pourquoi ce changement? Il se peut que G4S reprenne tout le personnel de Securitas. Si G4S a pu proposer à Brussels Airport des conditions plus favorables que Securitas, ce personnel n'a-t-il pas à craindre qu'il y ait anguille sous roche?

Pourquoi se limite-t-on à une seule entreprise pour l'exécution du contrat?

**12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** Brussels Airport Company est une société de droit privé. La décision qui a été prise par le conseil d'administration de changer de firme de gardiennage est, dès lors, parfaitement conforme à la loi.

Le contrat a été attribué à une seule entreprise. C'était déjà le cas, d'ailleurs, au cours des vingt années précédentes.

Le gouvernement ne doit pas sanctionner cette décision. L'État ne détient que 25 % des actions, par le biais de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement. La Direction générale

Hoewel de bedoeling goed was, was het bord in strijd met de verkeersreglementering.

**11.04 Linda Musin (PS):** De wegbeheerder kan dus maar beter zelf het initiatief nemen, aangezien er in het verkeersreglement niets staat in verband met het gebruik van de gps.

Het verkeersbord waarover we het hier hebben, wordt al geruime tijd gebruikt in Nederland. Ik vraag me af of het Nederlandse verkeersreglement het gebruik ervan regelt.

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de uitoefening van bewakingsopdrachten op Brussels Airport" (nr. 651)**

**12.01 Ine Somers (Open Vld):** Brussels Airport heeft zijn contract met de firma Securitas voor het uitvoeren van bewakingsopdrachten na twintig jaar opgezegd. Vanaf 1 februari 2011 gaat men in zee met G4S.

Deze beslissing moet nog door de regering bekrachtigd worden. Wat als die regering op 1 februari nog niet in het zadel zit? De bekrachtiging behoort niet tot de lopende zaken.

Wat is de motivering van deze switch? De mogelijkheid bestaat dat het personeel van Securitas integraal wordt overgenomen door G4S. Als G4S aan Brussels Airport betere voorwaarden kon bieden dan Securitas, zit er dan ergens geen addertje onder het gras voor dit personeel?

Waarom beperkt men zich tot een enkel bedrijf om het contract uit te voeren?

**12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** Brussels Airport Company is een privaatrechtelijke vennootschap. De beslissing om van beveiligingsfirma te veranderen is dan ook volledig conform de wet door de raad van bestuur genomen.

Het contract werd aan een enkel bedrijf toegekend. Dit was trouwens de voorbije twintig jaar ook al zo.

De beslissing moet niet worden bekrachtigd door de regering. De overheid heeft via de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij slechts 25 procent van de aandelen. Het Directoraat-

Transport aérien a pour mission légale de veiller au respect de la loi en matière de sécurité et, dans ce cadre, elle doit se porter garante pour tous les membres du personnel du sous-traitant.

Concrètement, la nouvelle firme a tout simplement réembauché tout le personnel en place.

*L'incident est clos.*

**13 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes liés aux garanties internationales dans l'aviation d'affaires" (n° 652)**

**13.01 Ine Somers** (Open Vld): Le droit belge régissant les vols d'affaires présenterait une série de lacunes. Ainsi, la constitution d'hypothèque ne serait pas prévue, le protocole aérien du Cap n'aurait pas été ratifié et, par ailleurs, le secteur se référerait à un registre d'inscription non constitutif de titre.

Le secrétaire d'État confirme-t-il ces manquements? Compte-t-il y remédier et, dans l'affirmative, par quelles mesures et dans quel délai?

**13.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le traité en matière de droit réel applicable au matériel mobile et le protocole additionnel ont été signés au Cap en novembre 2001. La Belgique ne les a pas encore ratifiés. L'adhésion éventuelle de notre pays est de la compétence du SPF Justice.

Il n'existe pas en droit belge de règles spécifiques concernant l'établissement de droits de sûreté réels en matière d'aéronefs. En outre, l'immatriculation d'aéronefs ne constitue pas en droit belge une preuve de propriété ni ne génère de droits réels sur l'avion.

En fonction du type de situation, le créancier a deux possibilités: soit il invoque les droits de garantie belges, soit il recourt à d'autres techniques admises en droit belge.

L'actuelle législation belge sur les hypothèques ne permet pas de constituer une hypothèque sur un bien mobilier parce qu'une hypothèque sans droit de suite est trop risquée. La seule exception est l'hypothèque sur un navire ou un bateau. Étant donné que selon le droit belge, un aéronef est un bien mobilier, il ne peut donc donner lieu à constitution d'hypothèque.

général Luchtvaart heeft de wettelijke opdracht toe te zien op de naleving van de beveiligingswetgeving en in dat kader moet het alle personeelsleden van de onderaannemer certifiëren.

In de praktijk heeft de nieuwe firma doodeenvoudig al het bestaande personeel overgenomen.

*Het incident is gesloten.*

**13 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen in de zakenluchtvaart wat betreft de internationale zekerheden" (nr. 652)**

**13.01 Ine Somers** (Open Vld): Het Belgisch recht inzake zakenluchtvaart zou een aantal tekortkomingen vertonen. Zo zou de mogelijkheid tot hypotheekvestiging ontbreken, het Kaapstad-luchtvaartprotocol zou niet geratificeerd zijn en verder is er een niet-titelconstituerend inschrijvingsregister.

Erkent de staatssecretaris deze tekortkomingen? Wil hij ze oplossen en zo ja hoe en op welke termijn?

**13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel en het bijhorend protocol werden gesloten in Kaapstad in november 2001. Beide werden nog niet geratificeerd door België. De eventuele toetreding van ons land is een bevoegdheid van de FOD Justitie.

Het Belgisch recht kent geen specifieke regels voor de vestiging van zakelijke zekerheidsrechten op luchtvaartuigen. Bovendien vormt de registratie van luchtvaartuigen in het Belgisch luchtvaartregister geen bewijs voor de eigendom of genereert het geen zakelijke rechten op het luchtvaartuig.

Afhankelijk van de situatie is een schuldeiser aangewezen op de Belgische zekerheidsrechten of op andere technieken die in het Belgisch recht zijn toegelaten.

De huidige Belgische hypotheekwetgeving laat niet toe om hypotheek te vestigen op roerende goederen omdat een hypotheek zonder volgrecht te risicovol is. De enige uitzondering is een hypotheek op een zee- of binnenschip. Omdat volgens Belgisch recht een luchtvaartuig een roerend goed is, kan er dus ook geen hypotheek op gevestigd worden.



Actuellement, la Direction générale de la Navigation aérienne tente de trouver le meilleur moyen de remédier à ce problème.

Une solution devra être élaborée en concertation avec la Justice et les Finances. Une première solution pourrait consister à étendre l'application de la loi hypothécaire aux aéronefs. L'adhésion de la Belgique à la Convention du Cap et à son Protocole sur les équipements aéronautiques constitue une autre possibilité.

*L'incident est clos.*

**14 Question de M. Franco Seminara au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la disponibilité des allonges de ceintures de sécurité" (n° 715)**

**14.01 Franco Seminara (PS):** Les personnes obèses rencontrent des difficultés pour boucler leur ceinture de sécurité. L'éventuelle "rallonge", qui pouvait être demandée au Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA), n'est pas disponible. Le marché belge fait défaut également. Les personnes obèses sont ainsi dans l'impossibilité de répondre à leur désir naturel de sécurité au volant.

Pourquoi ne trouve-t-on pas de rallonges sur le marché belge et que peut-on faire pour y remédier? Et quelles démarches faut-il accomplir pour disposer d'une ceinture de sécurité adaptée à sa morphologie?

**14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français):** Concernant la disponibilité des prolongateurs de ceintures, il ne m'appartient pas de vous renvoyer vers une firme privée. Ces rallonges doivent être conformes à la directive européenne 77/541/CEE.

Le CARA peut vous donner des conseils en matière d'adaptation ou de transformation d'un véhicule.

**14.03 Franco Seminara (PS):** J'espère que des améliorations seront apportées pour mettre fin à ce problème qui ressemble à un chemin de croix pour certains.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique est levée à 16 h 27.*

Op dit ogenblik wordt door het Directoraat-generaal Luchtvaart bestudeerd hoe de problematiek het beste verholpen kan worden.

Een oplossing zal samen met Justitie en Financiën uitgedokterd moeten worden. Een eerste oplossing is de Belgische hypotheekwet van toepassing maken op luchtvaartuigen. Een andere mogelijkheid is de toetreding van België tot het Verdrag van Kaapstad en het bijhorende luchtvaartprotocol.

*Het incident is gesloten.*

**14 Vraag van de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de beschikbaarheid van verlengstukken voor veiligheidsgordels" (nr. 715)**

**14.01 Franco Seminara (PS):** Zwaarlijvige personen hebben soms moeite om hun veiligheidsgordel vast te klikken. Het verlengstuk dat naar verluidt bij het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing (CARA) kon worden aangevraagd, is niet verkrijgbaar. Het wordt zelfs niet aangeboden op de Belgische markt. Zwaarlijvige personen verkeren dus in de onmogelijkheid om veilig achter het stuur te zitten, wat toch wel een natuurlijke behoefte is.

Waarom kan men in België geen verlengstukken kopen en hoe kan dat probleem verholpen worden? Wat moet men doen om over een veiligheidsgordel te kunnen beschikken die aangepast is aan zijn postuur?

**14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans):** Wat betreft de beschikbaarheid van verlengstukken voor veiligheidsgordels, is het niet aan mij om u te verwijzen naar een privéfirma. Verlengstukken voor veiligheidsgordels moeten beantwoorden aan de Europese richtlijn 77/541/EG.

U kunt bij CARA terecht voor raadgeving inzake het aanpassen of ombouwen van een wagen.

**14.03 Franco Seminara (PS):** Ik hoop dat verbeteringen worden aangebracht om dit probleem dat voor sommigen een lijdensweg blijkt te zijn, op te lossen.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.27 uur.*