

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 11 MAART 2008

Namiddag

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

du

MARDI 11 MARS 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.11 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.11 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de haalbaarheid van het wegenvignet in België" (nr. 1831)

01 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la question de l'instauration d'une vignette routière en Belgique" (n° 1831)

Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor vraag nr. 1831 van de heer Guido De Padt steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de spreker heeft overhandigd.

À la suite d'un incident technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la question n° 1831 de M. Guido De Padt, le compte rendu se base sur le texte remis par l'intervenant.

01.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, volgens Vlaams minister-president Kris Peeters is de invoering van een forfaitair wegenvignet tegen 2009 niet haalbaar en zou het de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens tegen 2011 hypothekeren.

De Waalse minister van Verkeer en Begroting Michel Daerden daarentegen wil het idee van het wegenvignet echter niet zomaar opgeven en zou er nog steeds naar streven om het vignet vanaf 2009 in te voeren.

Uit alle debatten die tot dusver over het wegenvignet of rekeningrijden zijn gehouden, is steeds gebleken dat de onderlinge afstemming van de initiatieven tussen de Gewesten, alsook met de Europese richtlijnen ter zake, een noodzakelijke voorwaarde is voor een succesvolle implementatie met voldoende draagvlak bij de bevolking.

Mijnheer de minister, ik heb daarom de volgende vragen. Hebt u recent nog overleg gepleegd met de bevoegde gewestelijke ministers omtrent het wegenvignet? Indien ja, wat waren de resultaten van dat overleg?

Bent u bereid om de invoering van een wegenvignet beter te sturen en te coördineren op federaal niveau om op die manier een eenzijdige invoering te voorkomen?

01.02 Minister Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, ik zou in eerste instantie willen verwijzen naar hetgeen over dit thema is gezegd in de commissievergadering van 21 januari jongstleden. Ik wil uiteraard ten overvloede nog eens benadrukken dat de basisbevoegdheid ter zake behoort tot het ressort van de Gewesten, dat zij in ons land uitsluitend bevoegd zijn voor de verkeersbelasting, en dat zij op basis daarvan kunnen overgaan tot de invoering van een autowegenvignet of een andere vorm van belasting, zoals rekeningrijden. Ik heb een zekere geschiedenis in dat dossier en ik stel vast dat iedereen ondertussen akkoord is dat men best harmoniseert, onder meer met Nederland. Zelfs het Waalse Gewest is nu tot de bevinding gekomen dat het best is om te opteren voor het elektronisch rekeningrijden, veeleer dan snelsnel

een papieren vignet in te voeren.

De federale minister van Mobiliteit is dus niet rechtstreeks betrokken in dit dossier. Ik weet uit ervaring en ook uit informatie dat er regelmatig overlegmomenten zijn tussen de bevoegde gewestelijke collega's, en ook tussen de administraties van de bevoegde diensten. Er is geen afgewerkt gemeenschappelijk standpunt van de Gewesten en ik denk dat, conform hetgeen wij een paar maanden geleden en ook vorig jaar in het overlegcomité hebben besproken, wij vanuit de federale overheid niet bevoegd zijnde, in eerste instantie moeten wachten tot er een gemeenschappelijk standpunt is van de Gewesten.

Eigenlijk is de enige invalshoek van waaruit ik dat als federaal minister van Mobiliteit zou bekijken, deze van na te gaan of dit goed compatibel is met een regeling met een vergelijkbaar doel in andere landen, zodat de mobiliteit vanuit en naar ons land niet wordt verstoord. Desgevallend zal ik een faciliterende rol aanbieden aan de collega's van de Gewesten om een dienende rol te kunnen spelen, zowel internationaal als in het overleg tussen hen.

Zoals een paar maanden geleden bevestigd, had ik indertijd de afspraak met de huidige eerste minister dat desgevallend het overlegcomité die rol zou vervullen en dat de federale regering daarnaast ter beschikking was om, indien nodig, internationale adviezen in te winnen of mee initiatieven te initiëren op het niveau van de Benelux of van de Europese Unie.

01.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het was in de context van wat u op het einde van uw antwoord hebt vermeld dat ik de vraag had gesteld. Ons land is te klein om in twee verschillende Gewesten twee verschillende systemen in te voeren. Dat zou Kafka op zijn smalst zijn, of liever op zijn breedst. Ik neem akte van het feit dat u ondersteunend wilt optreden.

01.04 Minister Yves Leterme: Franz Kafka was heel mager. Daarmee moet u opletten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de dringende vraag van de constructeurs en importeurs van vrijetijdswagens" (nr. 1832)

02 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la demande urgente des constructeurs et des importateurs de véhicules de loisirs" (n° 1832)

02.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag in verband met de BCCMA, de Belgian Caravan-Camping and Motorhome Association. Een hele mondvol. Dit is eigenlijk de beroepsfederatie die constructeurs en importeurs van vrijetijdswagens in ons land verenigt.

Die beroepssector is niet onbelangrijk want hij vertegenwoordigt toch een economisch gewicht van ongeveer 285 miljoen euro en zorgt ervoor dat ongeveer 100.000 Belgische families ieder jaar op vakantie kunnen gaan met hun caravan, mobilhome of een andere vrijetijdswagen.

Er zijn evenwel problemen in de sector. Het probleem is het volgende. Motorhomes worden gebouwd naar Europese normen. België hanteert een afwijkende norm op het vlak van de gewichtsformule waardoor er eigenlijk een tegenstrijdigheid is tussen de Belgische norm en de Europese norm. Ook Italië zou dit probleem kennen. Europese fabrikanten begrijpen niet waarom de Europese richtlijnen niet in België kunnen worden toegepast. De sector dringt al een paar jaar aan om de omzetting van de Belgische formule in de Europese formule te bekomen. Tot op vandaag is hieraan nog geen gevolg gegeven. Men wordt stilaan radeloos. Een aantal fabrikanten van vrijetijdswagens vinden de onzekerheid te groot en dreigen te moeten afhaken.

Ik vraag aan u als verantwoordelijk minister of u het probleem kent zoals het wordt aangehaald door de beroepsfederatie. Zo ja, bent u bereid om een prioriteit te maken van het oplossen ervan, namelijk het omzetten van de Belgische gewichtsformule in de Europese gewichtsformule? Binnen welke termijn kan dit gebeuren? Is er overleg gepland of geweest met de sector?

02.02 Minister Yves Leterme: Mevrouw Battheu, ik zal proberen zo volledig mogelijk te antwoorden.

Misschien moet ik eerst antwoorden op uw vraag of ik de problematiek ken. Enerzijds is vanuit de sector via mail en brief de laatste weken en maanden voldoende aandacht gevraagd voor het probleem. Heel wat mensen zijn geschrokken door wat plots zagezegd een vraag aan hen bleek te zijn.

Ik was in het verleden onder meer voorzitter van de VZW Vakantiegenoegens. In die vereniging is een werkgroep van mobilhomes en kampeerwagens werkzaam. Ik pretendeer die sector een klein beetje te kennen alhoewel ik niet prat mag gaan op een zeer uitgebreide praktijk van het kampeertoerisme. Dit is een heel ander verhaal en de redenen hiervoor wil ik u tussen pot en pint nog wel eens uitleggen.

Die problematiek is mij ondertussen dus vrij goed gekend. Ik denk dat wij twee zaken duidelijk naast mekaar moeten plaatsen. Ten eerste, elk voertuig heeft een MTM, maximaal toegelaten massa, die uit veiligheidsstandpunt niet mag worden overschreden. De MTM wordt gevormd door de eigen massa van het voertuig, tarra of leeggewicht, vermeerderd met de vervoerde personen of een voor mobilhomes belangrijke additionele massa, onder meer bagage. Dat er een MTM is, is ook heel belangrijk vanuit het oogpunt van veiligheid.

Een tweede punt is dat een gewoon rijbewijs B volstaat voor het besturen van een voertuig met een MTM tot 3,5 ton. A contrario moet men boven 3,5 ton beschikken over een rijbewijs C. In nogal wat gevallen stellen we vast dat het tarra van een mobilhome relatief hoog komt te liggen, waardoor eigenlijk de maximaal toegelaten massa makkelijk wordt overschreden door de bovenvermelde additionele massa, onder meer de bagage en zeker wanneer na het kopen van de mobilhome accessoires worden ingebouwd die de MTM verhogen. Ik denk dan aan accessoires als zonneluifel, klimaatregeling, extra koelkast, schotelantenne en dies meer. Dat betekent dat uiteindelijk het aantal te vervoeren personen die ook een bepaald gewicht kunnen hebben of worden verondersteld te kunnen hebben, in het gedrang kan komen.

Mevrouw Battheu, in België worden wel degelijk de Europese richtlijnen toegepast inzake de homologatie van mobilhomes, ook bij de periodieke keuring. Volgens de recente instructies van mijn administratie moest – verleden tijd – bij elke keuring de mobilhome ook worden gewogen, met als mogelijk gevolg dat wanneer de MTM werd overschreden, onder meer om de reden die ik hierboven kom te schetsen, het aantal plaatsen of het aantal te vervoeren personen werd herberekend, in de praktijk werd vermindert op basis van de verhoogde tarra of het leeg gewicht als ik mij zo mag uitdrukken, van dat moment.

U hebt ernaar verwezen. Dit heeft geleid tot onbegrip en onvrede bij zowel de gebruikers als de constructeurs, waarvan u een beroepsfederatie hebt vermeld, als ik mij niet vergis. Daarom heeft mijn administratie beslist om na enkele weken de instructie in kwestie terug in te trekken en plaats te maken voor overleg met zowel de beroepsmatige sector – de constructeurs – als de gebruikers of althans hun vertegenwoordigers. Daaruit is gebleken dat er vooral een probleem bestaat van juiste communicatie over deze problematiek, zowel wat de sector betreft als wat de gebruikersgroepen betreft. Uiteindelijk horen die laatste daar iets over, maar weten ze niet goed meer wat van hen wordt verwacht.

U hebt gevraagd naar overleg met de sector. Er werden twee werkgroepen opgericht. De eerste heeft betrekking op de verbetering van de communicatie met de gebruikers. De andere heeft betrekking op de inhoudelijke problematiek van de technische regelgeving met betrekking tot de MTM en met betrekking tot de controle of de periodieke keuring die daar op van toepassing is.

02.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

U besloot met de mededeling dat twee werkgroepen werden opgericht: een voor het verbeteren van de communicatie en de tweede om te werken rond de technische regelgeving.

De informatie dat motorhomes gebouwd naar Europese normen en Europees goedgekeurd de keuringen hier in België niet kunnen doorstaan, klopt niet als ik het goed heb begrepen. Ik zal dat doorgeven.

Wat is de bedoeling van de genoemde werkgroepen?

02.04 Minister Yves Leterme: De bedoeling is te komen tot een betere communicatie inzake de problematiek en om inhoudelijk te bekijken of de wijze waarop de Europese regelgeving is omgezet en wordt toegepast bij ons werkelijk beantwoordt aan de Europese verplichtingen enerzijds en, anderzijds aan de doelstellingen en of ze hanteerbaar is voor de mensen.

Ik wil even vervolledigen. Ik weet dat er in onze gemeenschappelijke streek constructeurs aanwezig zijn, niet van de minste. Ik zou het volgende willen voorstellen. Indien er na deze sessie van vraag en antwoord nog specifieke problemen zouden zijn, staat mijn adviseur graag te uwer beschikking om desgevallend in contact met het betrokken bedrijf, met de betrokken constructeur eens te kijken op welke manier wij de problemen kunnen oplossen, want dat moet uiteindelijk de bedoeling zijn van onze aanwezigheid hier en op andere plaatsen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de veiligheidsmaatregelen in de nationale luchthavens" (nr. 1949)

03 Question de M. Guido De Padt au ministre de l'Intérieur sur "les mesures de sécurité dans les aéroports nationaux" (n° 1949)

03.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de vice-eerste minister, de Tweede Kamer in Nederland heeft recent verontrust gereageerd op een tv-reportage waarin wordt geconcludeerd dat de beveiliging van Schiphol lek is. Een journalist vermomd als platformmedewerker slaagde erin op pad te gaan met de toegangspas van iemand anders en een zwarte tas met een nepbom erin ongehinderd voorbij de controle te krijgen. Het is volgens hem dan ook kinderlijk eenvoudig om via de personeelsingang een springtuig aan boord van een vliegtuig te krijgen, alsook om bijvoorbeeld grote partijen drugs voorbij de douane te smokkelen. Die journalist vond het tevens opmerkelijk dat de strenge veiligheidsmaatregelen waaraan de passagiers worden onderworpen, niet van toepassing zijn op personeel.

Ook in België hebben journalisten al meermaals de zwakke plekken van de beveiliging van onze luchthavens aan de kaak gesteld. In september 2004 bijvoorbeeld slaagde een journalist er ook in een nepbom aan boord te krijgen van een Amerikaans vliegtuig. Uit het daaropvolgende onderzoek bleek wel dat Securair, de bewakingsfirma die de veiligheidscontroles uitvoert in opdracht van BIAC, in de fout was gegaan.

In opvolging van dat incident werden de veiligheidsmaatregelen in ons land verscherpt. Sindsdien wordt het beroepsverleden van sollicitanten gecontroleerd en wordt het centraal strafregister geraadpleegd als onderdeel van de veiligheidsscreening van de kandidaat-bewakingsagenten. Ook het aantal controles op de naleving van de wet inzake het personeel van de bewakingsondernemingen werd opgedreven en er kwam de jongste jaren een verstrenging van de veiligheidsprocedures onder invloed van nieuwe Europese regelgeving. Vandaar dat ik een aantal vragen voor u heb, mijnheer de vice-eerste minister.

Voldoen de Belgische luchthavens en de bedrijven die daar werkzaam zijn, aan alle Europese veiligheidsvoorschriften? Hoeveel keer werden onze luchthavens in de voorbije drie jaar gecontroleerd op de naleving van de voormelde regels? Welke inbreuken werden daarbij vastgesteld?

Bent u de mening toegedaan dat de genomen maatregelen een oplossing hebben geboden voor de betrokken problematiek?

Acht u het niet aangewezen de strenge veiligheidsregels die gelden voor passagiers, ook op te leggen aan personeel dat op de luchthaven werkt? Zo niet, waarom niet?

03.02 Minister Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, voor ik een precies antwoord geef op de vragen, wil ik collega De Padt melden dat de persoon die hier op de hoek zit, de heer Frank Durinckx is, directeur van de inspectie van de Luchtvaart. Hij houdt zich heel specifiek bezig met het probleem dat wordt aangekaart.

Als u dus binnen of buiten het bestek van onze middagvergadering nog vragen of aandachtspunten hebt, kunt u zeker rechtstreeks bij de heer Durinckx terecht.

In antwoord op uw eerste vraag, collega De Padt, kan ik u melden dat zowel de Belgische luchthavens als de bedrijven die er actief zijn – cateringbedrijven, handlingmaatschappijen, cleaningbedrijven, vrachtagenten, enzovoort – het voorwerp uitmaken van een strikte beveiligingsregulering op internationaal vlak, de ICAO, alsook van de Europese tegenhangers, EC en ECAC.

Uiteraard zijn er ook op federaal niveau, dus op Belgisch vlak, een aantal regelgevingen van toepassing.

Bovendien is elke actor onderworpen aan voorschriften en eigen beveiligingsprogramma's die zijn goedgekeurd door het directoraat-generaal Luchtvaart, het DGLV, van de heer Durinckx.

Op de naleving van die voorschriften wordt toegezien door de luchtvaartinspectie conform de ter zake geldende Europese voorschriften, en dat via een systeem van zogenaamde geregelde audits, onaangekondigde inspecties en andere tests. Daarnaast zijn er geregeld inspecties op Europees vlak vanuit het bevoegde DG TREN, vanuit de Europese Commissie, en dat zowel op de kwaliteitscontrole van DGLV als op de luchthavens en de andere actoren zelf. Ten slotte gelden er ook interne kwaliteitscontroleprogramma's bij alle betrokken entiteiten.

In het algemeen kan uit de bevindingen van die kwaliteitscontroleprogramma's worden afgeleid dat de Belgische luchthavens en de daar actieve bedrijven voldoen aan de Europese beveiligingsvoorschriften.

Internationale luchthavens worden jaarlijks onderworpen aan een audit van de luchtvaartinspectie, dus van het directoraat-generaal Luchtvaart, waarbij de naleving van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging en de burgerluchtvaart worden geauditeerd. Daarnaast werden er in 2005 eenentwintig inspecties, in 2006 veertig inspecties en in 2007 tweeëndertig inspecties uitgevoerd. Dat aantal wordt dit jaar en in 2009 in belangrijke mate opgevoerd. Daartoe, trouwens, worden de rangen van de bevoegde diensten versterkt. Er komt een belangrijke versterking van het personeel van de luchtvaartinspectie.

Ben ik van mening of de genomen maatregelen een oplossing hebben geboden voor de besproken problematiek? Ik kan daarop alleen antwoorden op basis van adviezen en bevindingen van de diensten. Ik zeg u dat wij van oordeel zijn dat de genomen maatregelen wellicht voldoende zijn. Daarnaast worden die maatregelen best op geregelde tijdstippen geëvalueerd gelet op een snel evoluerende toestand op het vlak van de veiligheid, en naar gelang van de dreigingen moeten die maatregelen uiteraard op een voldoende snelle en adequate manier kunnen worden bijgesteld.

Zo gebeurde op nationaal vlak de evaluatie van de dreiging door het nationaal comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, en op lokaal vlak via de luchthavenbeveiligingscomités in de luchthavens. Ook op Europees vlak is er een maandelijks overleg via het comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, waarin België trouwens een zeer actieve rol speelt, en dat komt niet alleen, omdat het antwoord voorbereid is door de dienst van de heer Durinckx, maar ook omdat het de realiteit is.

Ik voeg eraan toe dat onze eigen FOD Mobiliteit en Vervoer de ondersteuning verzorgt van het Europees Opleidingscentrum Luchtvaartbeveiliging, het zogenaamde EASTI, European Aviation Security Training Institute. Dat is gevestigd in de gebouwen van de FOD Mobiliteit. Het is dus het opleidingscentrum van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en van de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart. Via dat centrum worden alle opleidingsprogramma's inzake luchtvaartbeveiliging uitgewerkt voor het luchtvaart- en het luchthavenpersoneel en wordt tevens de certificatie vanuit beveiligingsoogpunt voor het beveiligingspersoneel geregeld.

Wat de vierde vraag betreft, voor het luchthavenpersoneel gelden vrijwel dezelfde beveiligingsregels als voor de passagiers. Op sommige domeinen zijn de voorschriften zelfs strikter voor personeel. De screening van de background is uiteraard diepgaander voor het personeel dan voor de passagiers, voor zover die al zou bestaan. Gelet op de vertrouwelijkheid van een aantal maatregelen vraag ik uw begrip voor het feit dat ik hierop in de openbare vergadering niet meer uitgebreid inga. Als u daarover als parlementslid meer wil weten, is de heer Durinckx te uwer beschikking.

03.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het toch vrij uitgebreid antwoord dat ik heb gekregen op een fenomeen dat toch belangrijk genoeg is om hier even ten berde te brengen;

Ik heb nog twee aanvullende vragen. Ik weet niet of u daarop nog wilt of kunt antwoorden. Ten eerste, u hebt gesproken over de versterking van het personeelsbestand. Dat blijkt wel nodig om alles goed te kunnen aansturen. Hebt u een zicht op het aantal bijkomende mensen?

Ten tweede, heeft de FOD Mobiliteit ondertussen al iemand kunnen afvaardigen naar OCAD, het orgaan dat zich met de dreigingsanalyse bezighoudt? Tot verleden jaar was nog niemand van de FOD Mobiliteit daarin vertegenwoordigd, wat volgens mij substantieel is voor de mobiliteitsgegevens nodig voor het inschatten van

een dreigingsanalyse en om een antwoord te kunnen geven op een dergelijke dreiging.

03.04 Minister **Yves Leterme**: Ten eerste, er worden bijkomend nog zes mensen ingeschakeld.

Ten tweede, de FOD Mobiliteit werd uitgenodigd om iemand af te vaardigen voor deelname van de FOD Mobiliteit aan de werkzaamheden van OCAD inzake effectieve dreigingsanalyse en opvolging van dreiging. Aan die uitnodiging werd niet direct heel snel spontaan gevolg gegeven. Ondertussen werd aan de FOD Mobiliteit de instructie gegeven om effectief iemand voor de deelname aan OCAD aan te stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'installation d'un éthylotest connecté au système de démarrage dans les véhicules des contrevenants récidivistes" (n° 2090)**

- **M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Justice sur "l'installation d'un alcolock sur certains véhicules" (n° 2101)**

04 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het invoeren van een alcoholtest die aangesloten is op het startmechanisme van het voertuig van overtredders-recidivisten" (nr. 2090)**

- **de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Justitie over "de plaatsing van alcoholsloten in sommige voertuigen" (nr. 2101)**

Le **président**: Madame De Bue, je vous donne la parole car M. Crucke est absent aujourd'hui.

04.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, il y a quelques semaines déjà, la presse annonçait votre intention de proposer au Parlement un projet de loi qui permettrait aux juges d'imposer aux conducteurs ivres récidivistes le système "alcolock" qui les empêcherait de démarrer s'ils sont sous l'effet de la boisson.

D'après la presse, les frais d'installation du système viendraient en déduction de l'amende. Il semblerait que cette mesure soit bien accueillie par tous les acteurs du secteur. Je suppose que des études ont été menées, notamment des expériences à l'étranger. J'aurais donc aimé vous interroger sur celles-ci et sur les objectifs éventuellement chiffrés que vous souhaitez atteindre en termes de personnes visées, de diminution du nombre d'accidents et du nombre de cas de récidive constatés.

Pouvez-vous nous informer au sujet d'autres modalités d'application de cette peine en ce qui concerne la vérification de l'appareil installé, sa conformité, son contrôle régulier durant l'exécution de la peine, la durée minimale et maximale de la peine? Pourquoi ce système est-il envisagé uniquement pour les récidivistes et pas, par exemple, dès la première infraction?

J'ai assisté récemment, avec quelques collègues, au déjeuner de l'IBSR qui avait consacré sa réunion au thème des alcolocks. Nous avons eu l'occasion de recevoir certaines informations sur les études menées et sur la fiabilité des systèmes.

Les personnes invitées qui ont témoigné ont beaucoup insisté sur le suivi et l'accompagnement des personnes devant avoir recours à ce système. Un juge de police a précisé que le problème d'application de cette mesure se situe moins dans le domaine de la sécurité routière que dans celui de la justice où on est encore très loin de disposer d'une banque de données sur les récidivistes. Par ailleurs, il pensait également qu'il fallait laisser l'opportunité au juge d'imposer ou pas ce système.

Selon moi, une concertation avec votre collègue de la Justice est indispensable pour mettre ce système au point. Dès lors, pourriez-vous me dire où vous en êtes en cette matière?

04.02 **Yves Leterme**, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, je vous remercie, ainsi que les autres collègues qui ont attiré mon attention sur les initiatives prises dans un passé récent au sujet de l'alcolock. Je pense notamment à M. Van den Bergh qui a déposé une proposition de loi. Il est important de renforcer les moyens mis en œuvre pour lutter contre l'insécurité routière.

La semaine passée, pour la première fois depuis 2005, les ministres fédéraux compétents pour la mobilité et surtout pour la sécurité routière se sont réunis, en ce compris les ministres de l'Intérieur et de la Justice, pour examiner où en était l'exécution des conclusions des États généraux de la sécurité routière. Je me rappelle que, tant M. Koekelberg au nom de la police fédérale, que les représentants de l'IBSR, ont souligné le fait que trois des quatre éléments constitutifs du comportement des automobilistes, à savoir le port de la ceinture, l'alcoolémie et les excès de vitesse, présentent un lien évident de cause à effet: une meilleure observance de la réglementation mène directement, de manière presque mécanique, à une diminution du nombre de victimes, y compris mortelles, des accidents de la route. Dans ce domaine, il reste des efforts très importants à faire pour la Belgique et pour certaines Régions en particulier.

Quand on reste seulement trois ou quatre mois à la tête d'un département, il faut avoir pour ambition de lui donner des impulsions, de faire bouger les choses. On ne peut avoir l'ambition de terminer son travail, d' "accrocher une plume à son chapeau" parce qu'on aurait pris telle ou telle mesure. D'une part, les initiatives parlementaires concernant l'alcolock et les expériences menées au Canada et dans certains pays d'Europe et, d'autre part, la nécessité de donner des impulsions à la lutte contre l'abus d'alcool au volant m'ont incité à faire avancer ce dossier. En 2006, l'IBSR a conduit un projet pilote sur l'application de l'alcolock pour les récidivistes. Les conclusions en ont été largement positives. Les États généraux de la sécurité routière ont approuvé une recommandation à ce sujet.

J'ai pris contact avec mon collègue ministre de la Justice, avant de prendre position dans le dossier et avant de demander d'avancer dans le travail préparatoire d'un avant-projet de loi, puis d'un projet de loi.

J'ai donc décidé, après concertation avec mon collègue Jo Vandeuren, de préparer le dépôt d'un projet de loi en matière de police de la circulation routière, où l'alcolock est considéré comme mesure complétant la déchéance du droit de conduire, au même titre que les examens médicaux et psychologiques ou encore les cours de rééducation. C'est le juge qui en décidera. Il est clair que l'alcolock n'est pas destiné aux buveurs occasionnels mais à ceux qui montrent un comportement récidiviste de la conduite sous l'influence de l'alcool.

En ce qui concerne les modalités précises, tant le SPF Mobilité que l'IBSR se penchent actuellement sur la définition du cadre et de ses implications techniques. Pour que la mesure atteigne un niveau d'efficacité intéressant sur le plan de la récidive, sa durée doit être d'un an minimum, durée qui sera par ailleurs déterminée par la gravité de l'infraction. Durant la mesure, les données enregistrées par l'appareil seront soumises à un contrôle permanent. Il importe que l'intéressé fasse l'objet d'un suivi sous la forme d'une guidance sociale.

Une fois la mesure appliquée, après la modification de la loi et l'approbation du projet de loi, on pourra avoir une idée du nombre et de la nature des personnes qui seront assujetties à la mesure. Une évaluation de celle-ci s'imposera à ce moment, y compris sur les aspects financiers et budgétaires.

La déduction du coût d'installation de l'alcolock sur l'amende infligée est, à mes yeux, une bonne modalité d'application. À ce stade, je n'exclus pas que d'autres modalités puissent être mises en avant. J'attends les propositions de l'administration, actuellement occupée à les définir en collaboration avec l'IBSR.

Par ailleurs, le dispositif gagnerait à être introduit comme mesure préventive dans les entreprises, notamment dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises. Le secteur souhaite d'ailleurs largement disposer de la faculté - sans que l'État impose quoi que ce soit - d'introduire l'alcolock, le considérant comme un des moyens pour les chauffeurs de camion d'éviter l'abus d'alcool. Cette possibilité ne pourra être offerte qu'après concertation sociale, soit au niveau général soit au niveau sectoriel.

C'est à cette fin que le ministre de la Mobilité, à un stade plus avancé de la procédure d'élaboration d'un avant-projet de loi, prendra contact avec le ministre de l'Emploi et du Travail pour examiner, dans le cadre d'une concertation sociale, de quelle façon, sans atteindre à la vie privée, on peut rendre possible l'application de l'alcolock à titre préventif pour le secteur spécifique du transport.

04.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète. Ce thème est toujours d'actualité puisqu'il a fait l'objet d'une réunion entre les sept ministres de la Santé que compte notre pays. C'est une mesure qui fait partie du Plan national Alcool.

J'ai pris note de l'ensemble de vos propositions et des modalités à mettre en œuvre. Se pose le problème, qui relève des compétences de votre collègue de la Justice, de cette fameuse banque de données des récidivistes qui ne semble pas encore être prête. J'imagine que ce devra être le cas, lorsqu'on mettra cette mesure en œuvre.

04.04 Yves Leterme, ministre: C'est évident! Si on vise le récidivisme, il faudra disposer de données à ce sujet. Évidemment, au cas par cas, le juge peut connaître les antécédents de la personne en question. Mais disposer de données s'avère absolument nécessaire pour appliquer la mesure.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de maximaal toegelaten hoogte van vrachtwagens voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 2145)

05 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la hauteur maximum autorisée des camions de transport exceptionnel" (n° 2145)

05.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sinds het aantreden van de interim-regering heeft u al meermaals de bereidheid getoond om te zoeken naar een oplossing voor minder zware voertuigen op de weg.

(...) de afname van het aantal vrachtwagens. Bovendien ligt het brandstofverbruik (...) Vandaar de toepasselijke naam ecocombi.

Naast deze ontwikkeling dringt de sector van het uitzonderlijk vervoer al geruime tijd aan op een aangepaste reglementering die de maximaal toegelaten hoogte van vrachtwagens voor uitzonderlijk vervoer optrekt van 4 naar 4,3 meter. Ook deze aanpassing kan er immers voor zorgen dat dezelfde transportvolumes met half zoveel voertuigen moeten worden vervoerd, met gunstige gevolgen voor het leefmilieu en de verkeersveiligheid. Hoewel in het verleden al voorbereidende stappen in die zin zijn gezet, is de uitvoering tot op heden uitgebleven.

Zo heeft de vorige regering zich reeds tijdens de Ministerraad over veilig vrachtvervoer van juni 2006 principieel akkoord verklaard om de maximaal toegelaten hoogte op te trekken van 4 naar 4,3 meter. Op een mondelinge vraag van 20 november 2006 antwoordde de toenmalige minister van Mobiliteit dat de beslissing op dat ogenblik in een betrokkenheidsprocedure met de Gewesten zat.

Wij willen nogmaals beklemtonen dat een aangepaste reglementering zich opdringt. Transportondernemingen worden momenteel geconfronteerd met grote uitdagingen op economisch en ecologisch vlak en moeten ook in ons land kunnen inspelen op technologische evoluties in de logistieke sector.

Mijnheer de minister, ik heb hierover de volgende vragen. Bent u voorstander van het optrekken van de maximaal toegelaten hoogte voor uitzonderlijk vervoer van 4 naar 4,3 meter? Zult u met de sector van het uitzonderlijk vervoer een overleg opstarten met het oog op een aangepaste reglementering op korte termijn?

05.02 Minister Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, u verwijst in uw vraag zelf naar de principiële standpuntbepaling van de vorige regering ten gunste van het optrekken van 4 naar 4,3 meter van de toegelaten hoogte. Mijn voorganger had toen ook onderstreept dat deze wijziging desgevallend het voorwerp moest uitmaken van een betrokkenheidsprocedure in hoofde van de Gewesten in hun hoedanigheid als wegbeheerder. Die betrokkenheidsprocedure heeft ondertussen haar beslag gekregen. Het resultaat is dat alleen het Vlaams Gewest een gunstig advies heeft verstrekt en het Brussels en het Waals Gewest negatief hebben geadviseerd.

Gebruikelijk in dergelijke procedures wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met het standpunt van de betrokken Gewesten. Ik veronderstel dat dit de reden is waarom mijn voorganger geen verder gevolg heeft gegeven aan de principiële standpuntbepaling van de federale regering ten gunste van het optrekken van 4 naar 4,3 meter.

Ik wil aanvullend wel onderstrepen dat voor het normale vervoer de hoogte beperkt is in uitvoering van een Europese richtlijn 96/53.

Op het vlak van het uitzonderlijk vervoer is de hoogte in principe echter niet beperkt, waarbij inderdaad volgens de totale hoogte van het uitzonderlijk vervoer en afhankelijk van de vrije hoogte van de hindernissen op een mogelijke weg, al dan niet een vergunning wordt bezorgd. Dus voor het gewoon vervoer geldt een beperking overeenkomstig de richtlijn 96/53; voor het uitzonderlijk vervoer geldt er in principe geen beperking, maar ligt de beperking in het libellé van de vergunning die in het raam van de reglementering van het uitzonderlijk vervoer moet worden bezorgd.

05.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de minister, het is vervelend voor de sector als in bepaalde gevallen de toelating wordt gegeven (...) te rijden (...). Het uitzonderlijk vervoer zou dan aan de grens met Wallonië plots moeten stoppen door het feit dat daar niet verder mag worden gereden omdat men daar geen vergunning zou krijgen. Dat is de reden waarom (...) ondernomen wordt om vanuit federaal niveau die wettelijke rechtszekerheid te creëren, namelijk dat het uitzonderlijk vervoer over het hele land tot 4,3 meter mag worden opgedreven, bij wijze van spreken, zonder afhankelijk te zijn van gewestelijke vergunningen. In die zin dringen wij erop aan om in die mogelijkheid te voorzien, dus om de afhankelijkheid van de Gewesten op te heffen en om de transportondernemingen toe te laten zich op een goede manier daarop voor te bereiden. Het heeft namelijk geen zin om een vrachtwagen aan te kopen van 4,3 meter als er alleen maar in Vlaanderen mee mag worden rondgereden. Om die reden vragen wij dat de federale overheid het wettelijk raam zou creëren, opdat in heel België in die mogelijkheid zou worden voorzien.

05.04 Minister Yves Leterme: Mijnheer De Padt, uiteraard maakt de toegelaten maximumhoogte in het raam van de technische reglementering deel uit van de federale bevoegdheid. De adviesverlening in hoofde van de hoedanigheid van wegbeheerder maakt de Gewesten betrokken partij in het dossier. Nogmaals, het is gebruikelijk dat rekening wordt gehouden met die adviezen.

Gelet op de aandacht die u vraagt voor dat vraagstuk – en ik kan voor een groot deel inkomen in uw argumentatie – stel ik voor dat wij de Brusselse collega – de heer Smet, veronderstel ik – en de Waalse collega nogmaals aanschrijven om te vragen of het niet mogelijk is om het ingenomen standpunt in het raam van de betrokkenheidsprocedure te heroverwegen, eventueel met aanwending van een aantal bijkomende argumenten. Wij zullen dan zien wat de reactie is. Meer kan ik niet doen.

We zouden natuurlijk wel over de adviezen heen kunnen stappen, maar ik denk dat het in het raam van een goede federale loyaliteit beter is om rekening te houden met de adviezen van de Gewesten.

05.05 Guido De Padt (Open Vld): Men moet er rekening mee houden dat Vlaanderen wellicht groter is dan Wallonië en Brussel samen.

05.06 Minister Yves Leterme: Niet in oppervlakte.

05.07 Guido De Padt (Open Vld): Rekening houdend met het advies van het grootste Gewest...

05.08 Minister Yves Leterme: Vlaanderen is niet groter in oppervlakte, niet inzake wegnnet.

Ik vraag mij overigens af of die bevoegdheid niet het voorwerp uitmaakt van een overdracht.

(...): Nee.

05.09 Minister Yves Leterme: Nee? Die bevoegdheid blijft aldus federaal.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het niet organiseren van een sensibiliseringscampagne voor motorrijders door het BIVV" (nr. 2371)

- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en

Institutionele Hervormingen over "de sensibiliseringscampagne voor motorrijders" (nr. 2452)

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke afwijzing van een sensibiliseringscampagne voor motorfietzers door het BIVV" (nr. 2479)

06 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la non-organisation d'une campagne de sensibilisation pour les motocyclistes par l'IBSR" (n° 2371)

- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la campagne de sensibilisation pour les motocyclistes" (n° 2452)

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le refus éventuel d'une campagne de sensibilisation des motocyclistes par l'IBSR" (n° 2479)

Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor vraag nr. 2371 van de heer Jan Mortelmans en een gedeelte van vraag nr 2452 van de heer Guido De Padt steunt het verslag uitzonderlijk op de teksten die de sprekers hebben overhandigd.

À la suite d'un incident technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la question n° 2371 de M. Jan Mortelmans et une partie de la question n° 2452 de M. Guido De Padt, le compte rendu se base sur les textes remis par les intervenants.

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Volgens de belangenorganisatie MAG of Motorcycle Action Group zou de beloofde sensibilisatiecampagne andermaal niet doorgaan. Het BIVV wijst met de vinger naar de Gewesten, de Gewesten naar de federale overheid. Ook de federale politie doet haar duit in het zakje en legt de verantwoordelijkheid bij de Gewesten.

Los van het feit dat die discussie op zichzelf reeds een reden is om verkeersveiligheid te defederaliseren, zou ik van de minister willen vernemen of dat klopt, wat de redenen zijn voor het uitblijven van de campagne en welke maatregelen hij desgevallend genomen heeft om alsnog een campagne te organiseren.

06.02 Guido De Padt (Open Vld): De federatie van de motorrijders betreurt dat er dit jaar geen sensibilisatiecampagne langs snelwegen en hoofdwegen zou komen voor motorrijders. De oorzaak hiervoor zou volgens de MAG liggen bij een gebrek aan overleg en samenwerking tussen enerzijds het BIVV, als federaal orgaan bevoegd voor het uitwerken van sensibilisatiecampagnes in verband met verkeersveiligheid, en anderzijds, de gewestelijke wegbeheerders bevoegd voor het plaatsen van de sensibilisatieborden. MAG spreekt van "een kat- en muisspel dat gevoerd wordt door de beleidsmakers".

Aandacht voor de kwetsbaarheid van motorrijders in het verkeer mag niet gehypothekeerd worden door een gebrekkige bevoegdheidscoördinatie op het vlak van sensibilisatie. Motorrijders behoren tot de meest kwetsbare weggebruikers: in 2005 werden in Vlaanderen liefst 535 motorrijders ernstig gewond of gedood in het verkeer. Ook internationale statistieken geven aan dat motorrijders een grotere kans hebben om bij een ongeval ernstig gewond of gedood te worden in vergelijking met auto-inzittenden, bestuurders van andere tweewielers of weggebruikers in het algemeen.

Bovendien is uit het verleden steeds gebleken dat de campagnes wel degelijk de bewustwording van andere weggebruikers hebben bevorderd en dat er bijgevolg steeds – het werd al even aangehaald – een positief effect is geweest voor de veiligheid van motorrijders in het verkeer, vandaar volgende vragen.

Bent u zich bewust van de verhoogde kwetsbaarheid van motorrijders in het verkeer en van het positief effect van sensibilisatiecampagnes op de verkeersveiligheid voor die weggebruikers?

Zo ja, bent u bereid om u ervoor te engageren dat er dit jaar wel degelijk een BIVV-sensibilisatiecampagne langs snelwegen en hoofdwegen voor motorrijders zal worden gevoerd?

Kunt u het huidige gebrek aan coördinatie tussen het BIVV en de wegbeheerders omtrent sensibilisatie bevestigen? Zo ja, welke maatregelen zult u nemen om die campagnes in verband met verkeersveiligheid beter op mekaar af te stemmen tussen het federale en het Vlaamse niveau?

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de minister, ik sluit mij uiteraard aan bij de vragen die door mijn voorgangers reeds naar voren werden gebracht. In de oranje-blauwe akkoorden, die wellicht toch

nog enige relevantie hebben, hebben wij de motorrijders als een van de belangrijke doelgroepen naar voren geschoven om aandacht aan te besteden in het verkeersveiligheidsbeleid. Dat is ook nodig.

Collega De Padt heeft reeds een aantal cijfers opgesomd. Ik voeg er nog een aantal aan toe. In de jaren 2000-2005 steeg het totale aantal slachtoffers bij de motorfietsers van 3.214 naar 4.347, of een stijging met 35%. Het aantal motorfietsers dat in het verkeer omkwam, steeg van 102 naar 137, wat ook een stijging met bijna 35% is. Dat is een zorgwekkende evolutie. Uiteraard is dat mede veroorzaakt door het stijgende gebruik van de motorfietsen, een stijging van ongeveer 23% over dezelfde jaren. Dat moeten wij er wel bij vermelden.

In heel het verkeersveiligheidsbeleid moet sensibilisering uiteraard een belangrijke plaats krijgen. In die context is het denk ik relevant dat we de klachten van de belangengroep van de motorfietsers, de MAG, omtrent de weigering van het BIVV hier aan de orde stellen.

Uiteraard beslist het BIVV autonoom over zijn werkzaamheden, maar u kunt daar als voorzitter van de raad van bestuur toch ook een standpunt over innemen. Daarom heb ik volgende vragen.

Ten eerste, hoeveel campagnes heeft het BIVV sinds 2000 specifiek afgestemd op bepaalde risicogroepen in het verkeer? Een van de argumenten is immers dat men voor een vrij kleine groep niet zulke brede campagnes moet voeren.

Ten tweede, wat zijn de criteria voor het BIVV om een bepaalde categorie van weggebruikers te erkennen als bijzondere risicogroep en valt de groep van de motorfietsers daar dan wel onder?

Ten derde, hoeveel campagnes met betrekking tot de motorfietsers heeft het BIVV sinds 2000 reeds gevoerd? Ik kan er mij onmiddellijk één voor de geest halen, maar niet meer.

Ten slotte, stelt het BIVV een sensibiliseringscampagne voor motorfietsverkeer in het vooruitzicht?

06.04 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, collega's Mortelmans, De Padt en Van den Bergh, ik zal proberen zo volledig mogelijk te antwoorden. Het BIVV voert elk jaar minstens één campagne voor de categorie van wat men dan de zwakke weggebruikers noemt. Zwakke weggebruikers kunnen als een risicocategorie worden beschouwd. Oorspronkelijk bedoelde men daarmee de fietsers en de voetgangers. Dat behoeft geen uitleg. Sinds 2000 wordt voetgangers en fietsers in de campagnes jaarlijks afgewisseld. Binnenkort start er trouwens een campagne voor de voetgangers.

In 2005 werden de motorrijders aan de categorie toegevoegd. Zowel in 2005 als in 2006 werd een motorrijderscampagne gevoerd. In 2007 werd er afgewisseld met de fietsers en dit jaar is het dus de beurt aan de voetgangers.

Ik denk dat dat laatste is gerechtvaardigd, aangezien het zes jaar is geleden dat de voetgangers aan bod kwamen in de algemene sensibiliseringscampagnes van het BIVV. Het aantal voetgangers dat betrokken raakt in een ongeval, bijvoorbeeld terwijl zij oversteken op een zebrapad zonder verkeerslichten, is aanzienlijk gestegen. Het BIVV heeft dus sinds 2000 twee campagnes voor motorrijders gevoerd, voor voetgangers vier en voor fietsers drie.

De aanleiding voor de vraag is de vaststelling dat er dit jaar geen campagne zal worden gevoerd in verband met de problematiek van de motorrijders. Het BIVV maakt gedurende ongeveer zes maanden per jaar gebruik van affichageborden langs autosnelwegen en gewestwegen volgens een kalender die wordt afgesproken met de Gewesten en waarbij trouwens met de Gewesten wordt overlegd over de thema's. Trouwens, de keuze van de doelgroep van de campagne wordt ook gemaakt in overleg met de Gewesten. Ik denk dat men echt niet kan spreken over een gebrek aan coördinatie tussen het BIVV en de Gewesten. Integendeel, er worden afspraken gemaakt en er worden gezamenlijke campagnes georganiseerd.

Het feit dat er geen campagne wordt gevoerd op de grote affichageborden langs de grote gewestwegen, betekent niet het BIVV aan de doelgroep geen aandacht zou schenken. Het BIVV doet dat via andere kanalen, onder meer via de tv-programma's Kijk Uit, Veilig Thuis, Ça Roule en Contacts, en via diverse folders en brochures, zoals de brochure Motorrijders en Automobilisten Samen Veilig Onderweg. Die brochure is trouwens gratis te downloaden van de websites van het BIVV. Daarnaast is er de brochure Open Vizier op Veilig Motorrijden.

Voorts wordt er samengewerkt met diverse motorrijdersverenigingen en steunt het BIVV acties die de veiligheid van gemotoriseerde tweewielers ten goede komen. Aangezien motorrijders een specifieke risicogroep zijn, zal het BIVV dergelijke gerichte maatregelen zeker behouden en ontwikkelen.

Ten slotte, ook de zogenaamde algemene campagnes van het BIVV hebben effect op de veiligheid van motorrijders. Een voorbeeld daarvan is de strategie tegen overdreven en onaangepaste snelheid, die de voorbije jaren succes had. Uit metingen blijkt dat zowel de gemiddelde snelheid als het aantal zware snelheidsovertredingen op de meeste wegen aanzienlijk is afgenomen. Van die evolutie profiteren uiteraard ook de motorrijders mee, aangezien snelheid een zeer bepalende factor is in de ernst van ongevallen.

Uit onderzoek bleek trouwens dat 70% van de ongevallen met motorrijders te wijten is aan het feit dat een automobilist de motorrijder niet of te laat opmerkt, terwijl 37% van de ongevallen te wijten is aan de gemotoriseerde tweewieler zelf. Ten slotte is tijdens de tweede staten-generaal voor de verkeersveiligheid van 12 maart 2007 gebleken dat motorrijders tot de categorie van kwetsbare weggebruikers behoren, waarvoor specifieke maatregelen nodig zijn. Daarom wordt in de federale commissie voor de Verkeersveiligheid een werkgroep opgericht die aanbevelingen zal voorbereiden voor maatregelen om de veiligheid van motorrijders te verbeteren, waarna de federale commissie advies zal kunnen uitbrengen. Daarmee zijn we wel wat afgeweken van het onderwerp.

Samenvattend, sinds 2002 worden er campagnes voor motorrijders gevoerd. Dit jaar is er gekozen voor voetgangers alternerend met fietsers. Het is niet omdat er geen algemene sensibiliseringscampagne wordt gevoerd, dat er geen specifieke inspanningen worden geleverd.

Tot besluit denk ik dat we het BIVV zijn werk moeten laten doen. Daarnaast ondersteun ik echter de vraag om bijzondere aandacht te hebben voor de positie van de motorrijders, die jammer genoeg al te vaak het dodelijk slachtoffer zijn van verkeersongevallen.

06.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik onthoud uit uw antwoord vooral wat ik zelf in mijn vraag heb aangegeven, namelijk dat er blijkbaar keuzes moeten worden gemaakt voor de middelen die worden ingezet. Ik vind dat eigenlijk jammer, omdat uit testen gebleken is dat een campagne pas goed is als ze regelmatig wordt herhaald. De motorrijders zelf zeggen dat een campagne voor motorrijders best jaarlijks wordt gehouden. Het mag eigenlijk geen verhaal van of, of worden waarin het in het ene jaar gaat om voetgangers, het volgende jaar om fietsers en jaar daarna om motorrijders. Het moet een verhaal van en, en worden. Elk jaar zouden alle doelgroepen, alle zwakke weggebruikers aan bod moeten kunnen komen. Daarvoor zijn er echter blijkbaar niet genoeg middelen. Dat heeft misschien te maken met het feit dat de bevoegdheid voor mobiliteit in het algemeen en verkeersveiligheid in het bijzonder nog niet gedefederaliseerd is, mijnheer de minister. Jawel, mijnheer Flahaux, dat is een van de redenen waarom het met de verkeersveiligheid in dit land niet zo goed gaat.

Mijnheer de minister, in de persberichten heb ik gezien dat u hiertoe een aanzet geeft. Ik heb daar anders nog niet veel teksten over gezien. Ik hoop echter dat u verder gaat dan wat u al hebt laten uitschijnen. Ik denk dat dat pas een echte oplossing kan zijn voor de verbetering van de verkeersveiligheid in ons land.

Tot slot hoop ik dat er dit jaar alsnog een campagne wordt gevoerd voor de motorrijders.

06.06 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, voor mij hoeft het BIVV nog niet te worden opgesplitst. Ik denk dat verkeersveiligheid en het voorkomen van ongevallen een algemeen Belgisch probleem is. Het heeft volgens mij weinig te maken met gewestgrenzen. Bovendien kunnen de Gewesten, als zij daartoe bereid zijn, nu al op hun eigen grondgebied preventie- en sensibiliseringscampagnes voeren. Ik denk dat niets hen dat verbiedt. Er is een minister van Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, die daarin kan optreden.

06.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer De Padt, misschien zijn er meer middelen beschikbaar op ons Vlaams niveau. Denkt u niet dat de bevoegdheden en de middelen beter zouden kunnen worden besteed als we dat allemaal in eigen handen kunnen hebben?

06.08 Guido De Padt (Open Vld): Ik denk dat het niet aan middelen ontbreekt in de Vlaamse overheid.

06.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Neen, maar nu gebeurt het op federaal niveau.

06.10 Guido De Padt (Open Vld): Zij zullen trouwens een bijdrage leveren om de federale kas te spijsen.

Ik meen dat we hier niet onder elkaar het debat moeten aangaan, maar wel met de minister.

Mijnheer de vicepremier, ik denk dat de heer Mortelmans voor een stuk gelijk heeft, niet over de opsplitsing van het BIVV of van de campagnes, maar het BIVV moet er misschien wel over nadenken om een en-verhaal te schrijven en niet het of-ofverhaal. Ik ondersteun zijn oproep ter zake.

06.11 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister uiteraard voor het uitgebreide antwoord, waarin duidelijk naar voren komt dat de aandacht voor die kwetsbare doelgroep – ik noem ze liever een kwetsbare doelgroep, dan zwakke weggebruikers, want daarin moeten we toch een onderscheid blijven maken – in verschillende campagnes blijft bestaan, ook naast de meest zichtbare affichecampagnes.

Wat de affichecampagnes betreft, hoe men het ook draait of keert – met meer of met minder middelen –, men kan maar één campagne tegelijk voeren, waarbij men de affiches best een maand laat hangen. Men kan dus de facto slechts twaalf campagnes op een jaar doen. We moeten ervoor oppassen om daarover al te gemakkelijke verklaringen af te leggen. Er zijn twaalf campagnes per jaar, zes van het BIVV en zes van het Vlaams Gewest. Het Vlaams Gewest heeft die dan nog eens opgedeeld tussen mobiliteit en infrastructuur. In die zin zit men met bepaalde beperkingen, los van de budgettaire mogelijkheden, en moet men inderdaad zoeken naar de prioriteiten.

Voldoende herhaling is inderdaad een streefdoel, maar men mag ook niet vergeten dat er nog andere kwetsbare groepen zijn en dat we het juiste evenwicht moeten nastreven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les super poids lourds" (n° 2536)

07 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "supertrucks" (nr. 2536)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, vous souhaitez mettre en place une expérience pilote en faveur des super poids lourds. La FGTB s'inquiète des problèmes de sécurité entraînés par l'accroissement de ce moyen de transport dans un pays où la circulation est déjà fort dense. Cela est d'autant plus d'actualité, que le ministre de l'Équipement de la Région wallonne, Michel Daerden, a décidé de pratiquer un saucissonnage des autoroutes en ce qui concerne l'interdiction pour les camions d'utiliser la voie de gauche pour dépasser lorsqu'ils se trouvent sur une autoroute à deux voies. Cela souligne d'autant plus le danger qu'il peut y avoir à régionaliser toujours plus les compétences fédérales, au risque de voir des lois fédérales de bons sens transformées en coquilles vides.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous mettre en place votre projet pilote à la lumière de ces problèmes de densité de circulation et de la lecture régionale des lois fédérales récentes?

07.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, la problématique de l'usage des super poids lourds a fait l'objet de discussions dans l'actualité, suite à une demande du gouvernement de la Région flamande et à une résolution votée au Parlement flamand concernant le développement logistique et l'amélioration de l'efficacité du transport routier sur les plans écologique et économique.

Pour bien situer la problématique, la volonté de la Région flamande est de mener des projets pilotes entre, d'une part, Ford Genk et le port d'Anvers et, d'autre part, entre Ford Genk et l'usine Volvo à Gand. Ford et Volvo faisant partie du même groupe, le transport entre les deux sièges d'usine, est très important. La Région flamande a, en collaboration avec ces usines à la flotte routière imposante, élaboré un projet pilote. Or, afin de mettre celui-ci sur pied, des dérogations sont nécessaires au niveau du règlement technique auquel doivent satisfaire les poids lourds en matière de dimension et de poids.

Pour être clair, un camion (véhicule, tracteur et semi-remorque) peut mesurer actuellement 18,75 m et peser

44 tonnes maximum. La dérogation demandée pour des ensembles routiers longs et lourds (VLL-véhicules longs et larges) s'élève à maximum 25,25 mètres et 60 tonnes. Une telle dérogation doit évidemment tenir compte du cadre européen. La dérogation en question serait ainsi conforme aux prescrits européens. Il s'agit d'une demande du gouvernement flamand, en application d'une résolution du Parlement flamand, ce qui n'exclut pas que la Région wallonne ne soit pas désireuse de mettre en place des projets pilotes similaires.

Personnellement, je ne démarrerai pas un projet pilote en Région wallonne, mais si la Région wallonne en exprime le souhait, nous allons naturellement rendre possibles ces projets pilotes étant donné que la réglementation technique est valable pour l'ensemble du pays.

Cette dérogation sur la réglementation fédérale de la circulation doit faciliter les mesures de circulation pour les Régions comme c'était le cas avec l'interdiction de dépasser appliquée aux camions, à laquelle les Régions peuvent accorder des dérogations.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le vice-premier ministre, votre réponse est complète. Dans ce cas, ce doit être totalement spécifique. Le type de route empruntée, la vitesse maximale autorisée, les dépassements non acceptés pour ce type de véhicule plus important, permettant des économies sur le plan écologique peuvent être tout à fait intégrées, y compris du côté wallon.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la mise en place du système e-Call" (n° 2152)

08 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de invoering van het e-Call-systeem" (nr. 2152)

08.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, le développement de l'e-Call, système européen obligatoire d'avertissement automatique des services de secours lors d'un accident, imposé par Jacques Barrot, commissaire européen en charge des Transports, a pour but de contribuer à une réduction de moitié du nombre de décès en 2010 par rapport à 2001, liée à un gain de temps dans le délai d'intervention des services de secours, réduit de moitié lui aussi.

Le souci est que, si la production en série devrait ramener le coût de l'intégration de ce système dans les automobiles à 100 euros par véhicule, les constructeurs objectent que, pour l'instant, le coût réel par véhicule serait beaucoup plus élevé et que l'on peut donc y substituer le système de GPS intégré par portable.

Cette réponse est selon moi non satisfaisante. En effet, pour pouvoir déclencher une alerte à partir du portable, il faut que la personne soit encore consciente, ce qui n'est pas toujours le cas des personnes accidentées. Il faut aussi qu'elle ait accès à son portable. Or, elle peut avoir les membres immobilisés et son portable risque dès lors d'être hors de portée.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous œuvrer, à l'échelon de la Commission européenne comme au niveau fédéral, pour que cet objectif majeur de sécurité routière soit mis en œuvre de manière effective et dans les délais prévus par le commissaire européen Barrot, à savoir d'ici 2010, dans sa version la plus sécurisante et donc la plus efficace d'intégration du système au système électronique de la voiture.

08.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, il est effectivement exact que le commissaire compétent en charge des Transports, M. Jacques Barrot, poursuit la politique d'imposer un système e-Call pour les véhicules neufs, à partir de 2010. Jusqu'à présent, cette intention n'a pas encore fait l'objet d'une mesure spécifique, par exemple d'une directive, ce qui constitue bien entendu la voie la plus appropriée pour faire appliquer cette mesure dans toute l'Europe.

Le système e-Call permettrait d'établir un contact direct avec les services de secours et ce, sans passer par des centres privés, tel que vous l'avez souligné. Pour faciliter l'adoption de cette mesure politique, la Commission européenne a élaboré un "Memorandum of Understanding" visant à promouvoir le système e-Call en le dotant d'une feuille de route d'implémentation. Ce memorandum est destiné à être signé par les gouvernements des États membres, ainsi que par les constructeurs ou toute autre partie impliquée.

À ce jour, la Belgique n'a pas encore signé le "Memorandum of Understanding" en question. Je prépare toutefois une concertation à ce propos avec le ministre de l'Intérieur qui est aussi compétent en la matière, du fait de sa tutelle sur les services de secours.

Une des principales préoccupations concerne le développement d'une norme technique propre qui permet aux différentes applications de l'e-Call d'entrer en communication avec les services de secours. Pour l'instant, le Comité européen de Normalisation (CEN) développe une norme. À ce propos, il n'a pas encore décidé si, oui ou non, il utilisera la technologie du GPS ou celle du portable.

Reste le défi de raccorder les protocoles de communication dans la voiture avec les services de secours et d'assurer le fonctionnement transfrontalier de ces systèmes. La question ne me semble pas vraiment résider dans le choix de la technologie mais dans sa compatibilité avec les différentes technologies existantes. Voilà l'état des lieux de ce dossier. Il n'y pas encore de directive, qui serait l'instrument juridique adapté.

À notre niveau, le 'memorandum of understanding' élaboré par la Commission européenne n'a pas encore été signé. Nous avons pris l'initiative de préparer une concertation avec le ministre de l'Intérieur qui est compétent lui aussi. Côté technique, il faudra déterminer la normalisation des appareils en question et comment organiser la compatibilité des technologies, celle utilisée pour e-call et celle du GPS.

08.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je remercie le vice-premier ministre pour sa réponse. J'ai peut-être été trop prompt dans ma question. Comme il s'agit d'une directive, nous aurons encore les modalités d'application. Ce n'est cependant pas plus mal d'être le plus possible à la source de la question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le développement d'une politique de gestion du trafic écologique" (n° 2153)

09 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de ontwikkeling van een ecologisch verkeersmanagementbeleid" (nr. 2153)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, pour continuer dans mon souci de mise en œuvre d'une politique économe en énergie et réductrice d'émissions de CO₂, je voudrais savoir si vos services travaillent à une approche globale et réfléchie des problèmes de circulation prenant en compte l'amélioration des infrastructures, en concertation avec les autorités compétentes concernées selon la catégorie des routes, en termes d'amélioration de la mobilité, comme par exemple la synchronisation des feux afin de fluidifier le trafic avec réduction de "stop and go", une régulation dynamique du trafic en fonction des flux, un meilleur guidage du trafic ou une utilisation intelligente des ralentisseurs.

En effet, le mauvais état des infrastructures surtout en Région wallonne, en raison d'un frein mis aux investissements routiers et à l'entretien de réseaux, tout comme la gestion non optimisée des outils de régulation du trafic ne seraient pas de nature à aider à une réduction de la consommation d'énergie dans notre pays.

Monsieur le ministre, où en sont les services de l'État fédéral en ce domaine?

09.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, tout d'abord, je voudrais dire que je partage votre préoccupation. C'est dans ce genre de mesures parfois qu'on a un effet bénéfique sur la réduction des émissions de CO₂ sans même importuner le citoyen ou l'automobiliste.

Les solutions que vous proposez concernent surtout l'amélioration de la mobilité en garantissant et en augmentant la facilité de circulation. De ce fait, on conduirait avec une vitesse plus régulière et homogène de sorte que la consommation de carburants diminue et par conséquent les émissions également.

Des mesures comme la synchronisation des feux de signalisation, le réglage dynamique de la circulation en fonction des flux, une meilleure assistance à la circulation et un usage plus judicieux des ralentisseurs

concernent des domaines liés à l'infrastructure et à l'équipement des routes qui relèvent de la compétence des Régions.

Celles-ci ont d'ailleurs pris des mesures qui vont dans le sens de vos suggestions, comme par exemple les tableaux émettant des messages variables sur les routes rapides et dans les tunnels bruxellois. Il y a également des panneaux sur la route vers la côte. Je crois que certaines routes en Wallonie sont aussi équipées de panneaux pouvant émettre des messages variables. Je me rappelle que dimanche, en revenant de Virton, j'ai vu un panneau signalant un accident ou des travaux.

Ces panneaux imposent parfois des vitesses variables en fonction de la densité du trafic. La circulation par bloc lorsque la circulation est très dense, un meilleur réglage des feux de signalisation au moyen de feux séparés pour bifurquer vers la gauche et ainsi de suite sont des moyens déjà utilisés.

La construction d'aménagements visant à ralentir le trafic tels que des plateaux ou des ronds-points sont souvent nécessaires pour réduire la vitesse de la circulation et augmenter la sécurité surtout dans les territoires bâtis où la vitesse est effectivement inférieure. En cas de vitesse stable, cela ne doit pas nécessairement mener à une plus grande consommation ou à un rejet de CO₂ mais je concède volontiers que dans la plupart des cas, c'est le cas. On freine et on accélère, avec des conséquences en termes de rejets de CO₂. Les gains les plus importants en termes de consommation de combustibles et d'émissions de CO₂ peuvent être engrangés en adaptant notre comportement en matière de mobilité, à savoir en prenant moins la voiture, en utilisant les transports en commun, en allant à pied ou en prenant le vélo.

Cependant, vous avez raison de dire qu'il y a des mesures à prendre, des mesures de bon sens qui n'importent pas le citoyen ni les automobilistes et qui améliorent les performances en termes de consommation de combustible et de rejet de CO₂. La plupart du temps, ce sont les gestionnaires de l'infrastructure qui sont responsables de leur mise en place.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie. Je ne doute pas que la question restera dans votre esprit dans quelques jours, lorsque vous deviendrez premier ministre et que vous assurerez la coordination de l'action avec les Régions et les Communautés.

Je voudrais citer deux exemples. Je partage votre opinion sur le fait qu'il faut inciter à d'autres types de mobilité. Ainsi, sur le canal de Charleroi qui passe par Ronquières et Hal, on pourrait promouvoir l'usage de navettes rapides, comme à Londres ou à Paris, qui permettent d'accéder à Bruxelles. C'est encore relativement neuf en Belgique dans la réflexion.

Par ailleurs, je voulais évoquer une des aberrations que nous avons en Belgique: le goulet de Hal. En raison de problèmes d'incompréhension entre Régions – nous allons appeler cela ainsi –, c'est la population de ce quartier où se trouvent les trois fameux feux rouges qui subit la pollution la plus importante. Il devrait y avoir moyen de trouver des solutions à ce problème.

09.04 Yves Leterme, ministre: Sur ce dernier sujet, j'ai déjà essayé de débloquer le dossier, en 2005. Quand M. Di Rupo était ministre-président wallon, nous avons eu une entrevue à propos de la liaison vers la A8. Certains engagements avaient été pris de part et d'autre, y compris au niveau du financement mais jusqu'à présent, il n'y a pas été donné suite. Deuxièmement, M. Van Snick me rappelle que l'utilisation de navettes fluviales a fait l'objet d'une expérience entre Malines et Bruxelles qui n'est plus d'application en raison du nombre d'écluses. L'idée reste à creuser, vu le nombre de villes dans lesquelles cela existe.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la fin prochaine de toutes les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation automobiles dans la série 3 lettres-3 chiffres" (n° 2187)

10 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de weldra opgebruikte nummerplaatcombinaties in de serie 3 letters-3 cijfers" (nr. 2187)

10.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, les plaques d'immatriculation vont être bientôt épuisées, et les plaques Z ne peuvent pas être utilisées étant donné qu'elles sont réservées aux garagistes.

Quand j'avais posé la question à votre prédécesseur sur l'évolution de la situation, il m'avait répondu qu'il fallait renverser l'ordre des signes: à savoir, commencer par les trois chiffres suivis des trois lettres. Un article paru dans "Het Laatste Nieuws" expliquait récemment que ce n'était pas possible, puisqu'une plaque commençant par le zéro risquait de provoquer une confusion avec les voitures historiques de plaque 0.

Monsieur le ministre, quelle est en définitive votre position? Allons-nous commencer par la plaque 100AAA, par exemple?

Pour les plaques choisies ou achetées, voulez-vous maintenir le système "trois chiffres et trois lettres" ou acceptez-vous d'autres types de plaques à condition de conserver les six caractères?

10.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur Wathelet, je dois vous avouer que l'algèbre n'est pas mon fort. Encore ce week-end, j'ai pu le constater avec les examens de ma fille de 15 ans, qui me soumettait des problèmes semblables à la question que vous me posez.

Je voudrais vous préciser qu'aucun changement de type de plaque n'est prévu. L'inversion des caractères alphanumériques en caractères numéro-alphabétiques n'entraîne, en effet, aucune autre espèce de modification en termes de format et de présentation des plaques d'immatriculation belges.

S'agissant de la série numérique de 001 à 099, elle sera bien utilisée pour chaque combinaison prévue dans le système défini par l'arrêté ministériel du 19 décembre 2007 modifiant l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules.

À la signature de cet arrêté, le ministre compétent a néanmoins accepté certaines modalités d'application dans une note d'accompagnement. L'une de ces dispositions indique que le président du comité de direction du SPF peut décider à quel moment il sera accepté des réservations des plaque personnalisées. Le calendrier en question dépendra naturellement du début de l'instauration des nouvelles séries de trois chiffres suivis de trois lettres.

L'instauration est prévue en juin 2008, en fonction de l'épuisement plus ou moins rapide du système actuel, qui est rendu encore plus difficile à évaluer en raison de l'impact relativement important du Salon de l'auto en janvier dernier.

Il n'est pas envisagé d'immatriculation dite spéciale au sens où vous l'entendez. La politique de la DIV est de maintenir les caractéristiques techniques et dimensionnelles des marques actuelles d'immatriculation des véhicules automobiles et des remorques et de s'en tenir à la configuration trois chiffres plus trois lettres.

J'espère avoir donné une réponse compréhensible qui donne au moins l'impression que j'ai tout compris.

10.03 Melchior Wathelet (cdH): L'information reprise dans "Het Laatste Nieuws" n'était donc pas correcte.

10.04 Yves Leterme, ministre: Cela arrivera encore! À la page deux, par exemple... (*Rires*)

10.05 Melchior Wathelet (cdH): Dans le "Tijd" aussi...

Enfin, il est utile que cela soit clarifié. Il ne sera donc pas possible d'avoir une plaque de type "YVES-01".

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

11 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'absence du panneau 'SMOG' dans le Code de la route" (n° 2746)

11 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het smogbord dat niet voorkomt in het verkeersreglement" (nr. 2746)

11.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, les Régions se sont entendues ce mercredi 27 février 2008 pour une politique commune de gestion du trafic routier lors des pointes de pollution, ainsi que pour l'activation d'un plan de réduction de la vitesse maximale autorisée sur la voie de circulation rapide

de 120 à 90 à l'heure.

Récemment, un juge de police a estimé que les amendes infligées pour non-respect des panneaux de circulation "90 SMOG" n'étaient pas légales, car ce panneau ne figurait pas au Code de la route. Une consultation rapide des principaux signaux routiers qui existent démontre en effet que le panneau "SMOG" est inconnu des dispositions du Code de la route et ne figure dans aucun catalogue des signaux répertoriés.

Monsieur le ministre, pourriez-vous préciser quelles adaptations vous envisagez de prendre afin de remédier à cet état de fait et en vue de permettre une application stricte des décisions prises par les Régions?

11.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, monsieur Wathelet, le panneau dont il s'agit dans la configuration en question est le panneau de signalisation C43 "Limitation de vitesse particulière" sous lequel a été fixé un panneau additionnel indiquant "S-M-O-G". En tout cas, le panneau de limitation de vitesse à 90 km/h est valable car il est prévu dans notre Code de la route.

Il est vrai que le panneau additionnel "SMOG" n'est pas prévu dans notre Code de la route, mais la combinaison du panneau C43 avec le panneau additionnel "SMOG" n'annule pas la limitation de vitesse annoncée via le panneau C43. Le panneau additionnel marqué des lettres "SMOG" doit être vu comme un panneau purement informatif, tout comme, à différents endroits, le panneau additionnel "FILE" peut être placé sous celui indiquant la limitation de vitesse.

Donc la limitation de vitesse est parfaitement valable et les infractions constatées mèneront par conséquent à un procès-verbal et, le cas échéant, à des poursuites.

11.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je dois bien avouer être assez d'accord avec votre position. Il est vrai que, même si le panneau "SMOG" n'est pas répertorié, cela n'empêche pas le respect du panneau de limitation à 90km/h. C'est assez normal.

Ma seule inquiétude provient du fait que des décisions de justice ont été prises, notamment de la part de certains tribunaux de police qui, ne reconnaissant pas le panneau, refusaient de sanctionner. Dans ce cadre, ne serait-il opportun de prendre un arrêté ministériel ou d'éditer une clarification par circulaire?

Cette réponse aidera sans doute les tribunaux à prendre position, mais tout le monde recherche la sécurité juridique: pour éviter d'assister à des décisions en sens divers, il serait bon d'uniformiser. Votre réponse me paraît correcte, mais ce n'est pas l'appréciation qu'en font tous les magistrats. Autant uniformiser les jurisprudences.

11.04 Yves Leterme, ministre: Si mon information est exacte – elle émane entre autres de M. Van Snick –, ce qui a retenu l'attention il y a quelques semaines, c'est la prise de position et non une condamnation: il s'agissait d'une déclaration d'un juge. Il est clair qu'à l'occasion de votre question et de la réponse, le problème est clarifié pour autant que cela fut nécessaire vu la réaction du ministre de la Justice.

À présent, la situation est parfaitement claire: le C43 est valable et nous avons une information additionnelle. Les infractions d'excès de vitesse sont punissables, conformément au Code de la route.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de discrepantie tussen de Belgische en Europese regelgeving inzake de technische onderdelen van bromfietsen en de verantwoordelijkheid van handelaren" (nr. 2431)

12 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la discordance entre la réglementation belge et la réglementation européenne concernant les composantes techniques des cyclomoteurs et la responsabilité des commerçants" (n° 2431)

12.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in ons land is volgens koninklijk besluit van 5 april 1995 – ik citeer – “de vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van

het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, evenals het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze uitrustingen te monteren" verboden.

Op basis van dat verbod worden heel wat goederen in beslag genomen bij bromfietshandelaren, zelfs al worden die goederen niet op de openbare weg aangetroffen.

Die regelgeving is intussen achterhaald en zou in strijd zijn met de Europese richtlijnen waarvan de uitvoering in ons land al meer dan tien jaar is goedgekeurd. Daarin is namelijk een uitzondering voorzien voor onderdelen die beschikken over een Europese homologatie.

In België is, niettegenstaande dat, de verkoop van dergelijke onderdelen nog steeds verboden omdat niet in die uitzondering werd voorzien. De bevoegde instanties, politie of parket, blijven zich dan ook op het verbod beroepen en handelen dus in strijd met de Europese richtlijnen.

Mijnheer de minister, ter zake heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, erkent u de discrepantie tussen de Belgische wetgeving betreffende de technische onderdelen van bromfietsen enerzijds en de geharmoniseerde Europese bepalingen anderzijds?

Ten tweede, is een verfijning van de wettelijke bepalingen wenselijk? Zo ja, bent u dan van plan om initiatief te nemen?

12.02 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, het antwoord kan vrij duidelijk zijn.

De Belgische reglementering is niet in tegenspraak met de Europese richtlijnen.

De richtlijnen betreffende de homologatie van bromfietsonderdelen gelden in België. De verkoop ervan kunnen wij bijgevolg niet verbieden.

De verfijning of wijziging van de reglementering, zoals gesuggereerd, is niet noodzakelijk. De gehomologeerde onderdelen mogen niet worden aangewend op bromfietsen waarvoor zij niet zijn bestemd en kunnen dus, wanneer dat toch het geval is, in beslag worden genomen.

Naar aanleiding van uw vraag zal contact worden opgenomen door mijn administratie, dus de FOD, met de politiediensten om hen te herinneren aan de juiste toepassing van de Europese en Belgische reglementering ter zake.

12.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de vice-premier, als ik het dus goed begrijp, kunnen dergelijke goederen in winkels van bromfietshandelaars niet in beslag worden genomen wanneer zij in feite niet gemonteerd zijn noch worden gebruikt of geplaatst op bromfietsen om op de openbare weg te gaan?

12.04 Minister **Yves Leterme**: Neen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

13 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de problemen met de nieuwe rij- en rusttijden voor autocarbedrijven" (nr. 2790)**

13 **Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes relatifs aux nouveaux temps de conduite et de repos pour les autocaristes" (n° 2790)**

13.01 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, volgens de Federatie van de Belgische Autobus en Autocarondernemers, de FBAA, lijdt de sector van die autocarondernemers zwaar onder de nieuwe Europese reglementering met betrekking tot de rij- en rusttijden voor buschauffeurs.

Door deze reglementering mag een chauffeur net als een trucker nog maar zes dagen na elkaar rijden, terwijl dit voorheen dubbel zo veel was. Bijgevolg is het voor autocarbedrijven niet meer mogelijk om een groep te begeleiden op rondreis gedurende zeven dagen zonder te investeren in extra chauffeurs. Dit is een

streep door de rekening van vele reisorganisaties die meerdaagse rondreizen aanbieden. Volgens de voormelde organisatie heeft deze nieuwe regeling vorig jaar aanleiding gegeven tot een omzetverlies van liefst 30%.

De nieuwe rij- en rusttijden zouden de veiligheid van het reizen per autobus moeten verhogen. Maar uit de cijfers blijkt dat er vorig jaar een kwart minder controles werden uitgevoerd op Belgische en buitenlandse bussen dan het jaar voordien.

Wij zijn van mening dat het beter zou zijn om de bestaande regels strenger te controleren dan steeds strengere en meer detaillistische regels op te stellen, vandaar volgende vragen:

Wat is het standpunt van de minister over de nieuwe richtlijn met betrekking tot de rij- en rusttijden voor autobus- en autocarbedrijven? Is de minister zich bewust van de praktische en financiële problemen die deze ondernemingen hierdoor ondervinden?

Mijnheer de minister, bent u bereid om op Europees vlak een initiatief te nemen om deze regeling te herbekijken? Welke maatregelen stelt u voor?

13.02 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, ik zal vrij voorzichtig zijn in mijn antwoord. Ik kan van meet af aan stellen dat ik van meet af aan, ongeveer zes weken geleden, contact heb gehad met de verantwoordelijken van de organisatie waarnaar u verwijst, met name FBAA. In de zestal dossiers die toen werd behandeld, kwam ook de problematiek van de afschaffing van de 12-dagenregel voor de meerdaagse toeristische reizen ter sprake. Effectief, het is een maatregel die hen voor een hele nieuwe situatie van bedrijfsvoering plaatst. Het geeft extra kosten die niet altijd in rekening kunnen worden gebracht bij de klant.

De regeling van de rij-en-rusttijden is een Europese materie. Voor de wijziging van de Europese verordening ter zake ligt het initiatiefrecht bij de Europese Commissie. Daarnaast heeft de commissie Vervoer en Toerisme van het Europees Parlement een studie laten uitvoeren betreffende de impact van de afschaffing van de 12-dagenregel op de sector. De resultaten van die studie moeten nog worden bekeken en geanalyseerd.

Ik kan veel begrip opbrengen voor het standpunt van de federatie, van FBAA. Wanneer als gevolg van de eerder genoemde studie en het initiatief van de Europese Commissie er een mogelijkheid zou zijn om de 12-dagenregel te verzachten of bij te schaven, zal ik dit, uiteraard mits het akkoord van de collega's, op Europees niveau zeker steunen. Mits het akkoord van de collega's zal ik het initiatief op Europees niveau zeker steunen, uiteraard onder voorwaarde van een regeringsstandpunt dat ook door de meerderheid in het Parlement wordt gesteund.

Het lijkt mij echter dat de argumenten die door de federatie worden aangebracht, pertinent en terecht zijn. Zij wegen ook op tegen het voordeel dat werd en wordt betracht bij respectievelijk de invoering en de handhaving van de afschaffing van de 12-dagenregel.

Daarbij mogen wij de objectieven niet vergeten, namelijk het verhogen van de veiligheid en het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs. Wij mogen dus niet uit het oog verliezen dat de herinvoering zonder meer van de 12-dagenregeling betekent dat chauffeurs over de mogelijkheid beschikken om twaalf dagen zonder onderbreking aanzienlijke, dagelijkse rijtijden te presteren. Daarom zei ik in het begin dat wij met een zekere voorzichtigheid moesten spreken. Er is immers ook een objectief van verkeersveiligheid en arbeidsvoorwaarden.

Mij lijkt het echter dat, zelfs rekeninghoudend met voornoemde objectieven en doelstellingen van de betrokken Europese regelgeving, er veel te zeggen is voor een aanpassing, desgevallend naar aanleiding van de conclusies van de studie die door de commissie Transport en Toerisme van het Europees Parlement werd opgedragen en waarbij men nu stilaan aan de analyse van de besluiten toe is.

13.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

14 **Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la**

Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la suppression de l'arrêté royal du 14 avril 2002 réglementant les évolutions de nuit de certains avions à réaction subsoniques civils" (n° 2834)

14 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de afschaffing van het koninklijk besluit van 14 april 2002 houdende verbod op nachtvluchten van sommige burgerlijke subsonische straalvliegtuigen" (nr. 2834)

14.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, l'arrêté royal en question a été supprimé – étrangement, à nos yeux – le 7 décembre 2007, donc dans une période d'affaires courantes, par votre prédécesseur M. Landuyt. Cet arrêté royal – important, pour nous – datait du 14 avril 2002 et réglementait les évolutions de nuit de certains avions à réaction subsoniques civils, autrement dit, l'arrêté que Mme Durant avait pris sur la limitation des vols de nuit. Cette décision a été publiée au Moniteur du 2 janvier 2008.

Pourriez-vous me dire en quoi la décision de prendre un tel arrêté royal de la part d'un ministre en affaires courantes se justifie-t-elle? Quelles sont les implications et répercussions concrètes de la suppression de cet arrêté? Avez-vous l'intention de prendre un nouvel arrêté réglementant les vols de nuit? Dans quel sens allez-vous faire évoluer ce règlement?

14.02 **Yves Leterme**, ministre: Madame Snoy, je vous remercie pour votre question qui relève de l'actualité peut-être plus que vous ne pouvez le soupçonner.

La décision de M. Landuyt donne suite à une condamnation de notre pays par la Cour de justice européenne, datant du 14 juin 2007. Cet arrêt de la Cour de justice européenne condamne la Belgique pour avoir adopté l'arrêté du 14 avril 2002 sans respecter les obligations qui incombent aux États membres en vertu de la directive 2002/30.

Suite à cette condamnation et pour en éviter les conséquences financières, M. Landuyt a pris cet arrêté royal en affaires courantes. Cette abrogation a un impact environnemental très limité étant donné les autres restrictions déjà en vigueur pour les aéroports belges. De plus, M. Landuyt a suppléé à cette abrogation par l'arrêté ministériel du 27 novembre 2007 qui interdit les décollages ou atterrissages des aéronefs présentant une faible marge de conformité à l'aéroport de Bruxelles-National.

En exécution de l'accord du gouvernement intérimaire datant de fin décembre, je prépare actuellement une proposition de déblocage du dossier de Zaventem.

J'ai bon espoir, dans les prochains jours, de vous informer de mes initiatives. Naturellement, j'en réserve la primeur aux collègues du gouvernement.

14.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup. Nous attendons avec intérêt votre proposition. Dans les prochains jours, j'espère que nous pourrions découvrir une mesure qui satisfera enfin les riverains, les acteurs économiques et les intérêts de l'environnement en général.

J'admire donc votre détermination en ce domaine.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'étude intitulée 'Évolution et optimisation du RER de, vers, dans et autour de Bruxelles'" (n° 2840)

15 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de studie 'Evolutie en optimalisatie van het GEN van, naar, in en rond Brussel'" (nr. 2840)

15.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question concerne l'annonce à propos du RER qui a été faite lors d'une récente Conférence interministérielle des ministres des Transports et de la Mobilité. La presse a rapporté que vous auriez commandé une étude d'évaluation et d'optimisation du RER. Cette étude, qui serait disponible d'ici huit mois, aurait pour but

d'analyser les besoins de mobilité dans la grande périphérie de la capitale et de fixer un certain nombre de points d'arrêt dans le cadre du futur réseau.

Cela m'a quelque peu étonnée dans la mesure où le RER a fait l'objet de nombreuses études et que nous sommes, heureusement, presque au bout de nos peines au niveau des actes administratifs, mais pas encore au niveau des chantiers, notamment en Wallonie.

Mes questions sont les suivantes:

1. En quoi cette nouvelle étude est-elle motivée et justifiée?
2. Quelle est la part exacte du fédéral dans le financement de cette étude car elle coûte relativement cher, 1.241.000 euros?
3. Quels sont les résultats attendus et les éventuelles implications concrètes?
4. Allez-vous envisager de nouveaux arrêts ou des prolongements ou s'agit-il d'aménager le réseau tel qu'il est déjà prévu aujourd'hui?

15.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, madame Snoy, je voudrais d'abord rappeler que l'État fédéral et les trois Régions ont signé le 4 avril 2003 une convention, qui comporte un article 13 au sujet duquel je vais vous donner des explications, et qui vise à mettre en œuvre le programme du RER de, vers, dans et autour de Bruxelles. Une des signataires était d'ailleurs Mme Durant. Cette convention, approuvée par tous les parlements concernés, fait l'objet d'une loi qui y porte assentiment et qui date du 30 décembre 2005.

L'article 13 de la convention en question, signée par Mme Durant, stipule qu'"une étude doit être réalisée, qui porte sur les besoins en déplacements et sur les demandes de fonctionnalité en matière de fréquence, amplitude et points d'arrêt". Ainsi, les décisions prises et la signature portée la semaine dernière l'ont été en exécution de cet article. La motivation et la justification de l'étude que vous demandez sont donc inscrites dans la loi du 30 décembre 2005.

Cela étant, je réponds plus précisément à vos questions.

1. L'étude est-elle justifiée et motivée?

Outre la justification légale par l'article 13 et la loi portant assentiment à la convention du 30 décembre 2005 – le RER repris dans la convention –, le programme RER est basé sur une situation largement dépassée aujourd'hui, reconnaissons-le. En effet, l'évolution du dossier est assez rapide et la situation en 2008 différente de celle de 2000 ou 2001, période de l'élaboration de la convention.

Je citerai à titre d'exemple le projet d'amélioration de la desserte de l'aéroport, le projet Diabolo, qui n'est pas du tout pris en compte dans le programme et qui a pourtant pour vocation de jouer un rôle important dans la desserte de Zaventem et dans la problématique de la mobilité à et autour de Bruxelles.

Beaucoup d'autres facteurs ont évolué depuis 5 ans. Une mise à jour est d'autant plus justifiée que la convention elle-même prévoit que "cette étude permettra, entre autres, d'adapter et de faire évoluer l'offre de référence ferroviaire définie par la présente convention".

2. Quelle est la part exacte du fédéral dans le financement de cette étude dont vous avez mentionné le coût?

La part du fédéral est de 52,5%, ce qui est motivé par l'importance prépondérante de l'offre ferroviaire dans l'ensemble de l'offre du RER.

3. Quels sont les résultats attendus par cette étude et quelles en seront les éventuelles implications concrètes?

Il faut d'abord attendre les résultats de l'étude. On a déjà vu dans la gestion des affaires publiques, qu'on commandait parfois des études pour faire corroborer des points de vue qui étaient déjà établis mais ici ce n'est pas le cas. Les objectifs de l'étude sont clairement établis dans l'article 13 de la convention RER. Ils cadrent tous avec l'objectif premier de la convention qui est d'obtenir un report modal maximal de la voiture privée vers le transport en commun dans la zone RER.

L'étude doit répondre précisément aux questions suivantes:

- Quel est le programme RER susceptible de répondre le mieux à ces objectifs ("modal shift", report modal maximal)?
- Les moyens disponibles et engagés sont-ils adéquats et performants?
- Que faut-il prévoir à plus long terme pour améliorer et compléter l'offre de référence?

Concrètement, pour citer le dernier alinéa de l'article 13 de la convention du 4 avril 2003, "sur la base de l'étude de la demande, un plan d'affaires comportant offre et aspects financiers est établi par la SNCB." C'est l'étape qui suit l'étude.

4. Plus précisément, cette étude pourra-t-elle se prononcer sur des modifications du projet RER déjà entamées, telles que l'ajout ou la suppression de gares RER, ou le prolongement de voies RER?

L'étude n'a pas force exécutoire. En outre, l'étude sera pilotée et contrôlée par le comité de pilotage mis en place dans le cadre de la convention, de sorte qu'il revête un caractère consensuel. Naturellement, il est parfaitement possible, voire probable, que l'étude aboutisse à des recommandations visant à aménager et améliorer le projet RER dans toutes ses composantes, y compris la localisation optimale des gares et le développement à long terme des nouveaux services ferroviaires classiques ou légers.

Voilà une tentative de réponse à vos questions, madame Snoy.

15.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vais très modestement vous présenter mes excuses pour ne pas avoir lu l'article 13 de la loi du 30 décembre 2005. Par ailleurs, mon inquiétude était motivée par la lenteur qui avait prévalu jusqu'à présent, si bien qu'une étude me semblait risquer de freiner le processus. Si j'ai bien compris, j'ai mal interprété l'objectif.

Je vous remercie donc de votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.51 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.51 uur.