



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

09-11-2010

Après-midi

Dinsdag

09-11-2010

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
LDD	Lijst Dedecker
PP	Parti Populaire

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'élargissement de l'exemption de la compétence professionnelle" (n° 263) 11

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

Questions jointes de 13
- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les échanges de renseignements sur les plaques minéralogiques" (n° 294) 13

- M. Jan Jambon au ministre de la Justice sur "la perception des amendes routières relatives à des infractions commises par des étrangers" (n° 440) 13

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

Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité routière des piétons" (n° 394) 14

INHOUD

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

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

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

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

- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs voor motorfietsen" (nr. 311) 3

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verhogen van de minimumleeftijd voor motorrijbewijzen" (nr. 312) 3

- mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het optrekken van de minimumleeftijd voor het behalen van het motorrijbewijs tot 24 jaar" (nr. 410) 3

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhoging van de minimumleeftijd om met zware motoren te mogen rijden" (nr. 817) 3

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

Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitbreiden van de vrijstelling van vakbekwaamheid" (nr. 263) 11

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

Samengevoegde vragen van 13
- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitwisseling van nummerplaatgegevens" (nr. 294) 13

- de heer Jan Jambon aan de minister van Justitie over "de inning van verkeersboetes voor overtredingen van buitenlanders" (nr. 440) 13

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

Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van 14

<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité		voetgangers in het verkeer" (nr. 394) <i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'alcool au volant" (n° 418)	16	Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcomobilisme" (nr. 418)	16
<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la simplification du Code de la route" (n° 447)	18	Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 447)	18
<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de dépassement des camions" (n° 448)	19	Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 448)	19
<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accord intervenu sur la directive 'Eurovignette'" (n° 520)	20	Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het akkoord inzake de herziening van de Eurovignetrichtlijn" (nr. 520)	20
<i>Orateurs:</i> Anthony Dufrane, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Anthony Dufrane, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les dispositions transitoires de la loi du 20 mai 2010 relative à l'accompagnement des transports exceptionnels" (n° 471)	24	Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de overgangsbepalingen in de wet van 20 mei 2010 betreffende de begeleiding van uitzonderlijke transporten" (nr. 471)	24
<i>Orateurs:</i> Peter Logghe, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Peter Logghe, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit	
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'opportunité de doter le Code de la route d'un nouveau signal" (n° 609)	26	- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuw verkeersbord in het verkeersreglement" (nr. 609)	26
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un nouveau panneau de signalisation relatif à l'utilisation du GPS" (n° 815)	26	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuw verkeersbord omtrent het gebruik van een GPS" (nr. 815)	26
<i>Orateurs:</i> Linda Musin, Tanguy Veys, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Linda Musin, Tanguy Veys, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'exercice de missions de sécurité à l'aéroport de Bruxelles National" (n° 651)	29	Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de uitoefening van bewakingsopdrachten op Brussels Airport" (nr. 651)	29
<i>Orateurs:</i> Ine Somers, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Ine Somers, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État	30	Vraag van mevrouw Ine Somers aan de	30

à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes liés aux garanties internationales dans l'aviation d'affaires" (n° 652)

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

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

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

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

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

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

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

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

du

MARDI 9 NOVEMBRE 2010

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 9 NOVEMBER 2010

Namiddag

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

Le développement des questions et interpellations commence à 14.30 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

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

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

01.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cela fait maintenant dix ans que le gsm sans kit mains-libres est interdit au volant. Même si c'est un outil de communication incontournable, il présente aussi des risques.

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

Une étude de l'IBSR démontre que 22 % des personnes sondées avouent envoyer des sms en conduisant. Les chiffres en matière de flagrant délit de conversation téléphonique au volant ne diminuent pas; on en recense plus de 110 000 chaque année.

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

L'utilisation du gsm au volant augmente les risques d'accident de 75 %.

Monsieur le secrétaire d'État, je voulais faire le point avec vous concernant la lutte contre cette pratique, principalement au niveau des sanctions et de la sensibilisation car, en dix ans, on n'a guère constaté d'évolution.

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

Voorzitter: Ine Somers.

Présidente: Ine Somers.

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, comme vous l'avez rappelé à juste titre, l'usage du téléphone portable au volant constitue une importante source de distraction et augmente fortement le risque d'accident.

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

Des études comportementales ont démontré l'impact négatif de l'usage du téléphone pendant la conduite.

Het is wettelijk verboden om achter het stuur met een gsm in de hand te bellen, tenzij het voertuig

La réglementation actuelle, à savoir l'article 8, point 4 du Code de la

route, interdit de faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main, sauf si le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement. Un chauffeur utilisant le gsm non doté d'un kit mains-libres sera ainsi sanctionné pour une infraction de deuxième catégorie, c'est-à-dire d'une perception immédiate de 100 euros.

À mon avis, il s'agit toujours d'une constatation en flagrant délit.

J'estime également qu'il y a lieu de décourager autant que possible les communications téléphoniques durant la conduite au moyen de campagnes de prévention visant à sensibiliser et à responsabiliser les conducteurs en les informant des risques liés à cette pratique.

Pour ce qui concerne la sensibilisation à l'achat et à l'utilisation du kit mains-libres, l'IBSR mène régulièrement des campagnes sur ce thème.

La campagne lancée durant l'été dernier visait à sensibiliser les conducteurs en montrant de manière concrète les risques liés à l'utilisation du téléphone portable au volant. Le slogan "Pas de gsm au volant" indiquait clairement la règle que les automobilistes doivent respecter en ne faisant aucune distinction entre l'usage du téléphone portable avec ou sans kit mains-libres.

Il va de soi que de telles campagnes de sensibilisation doivent continuer et avoir trait y compris à l'utilisation d'un kit mains-libres.

Lorsque le conducteur fait usage d'un kit mains-libres, le manque d'attention subsiste de toute façon.

stilstaat of geparkeerd is. Een bestuurder die een gsm gebruikt zonder carkit, zal bekeurd worden voor een overtreding van de tweede graad (onmiddellijke inning van 100 euro).

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

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

01.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

J'aurais aimé avoir plus de mise en perspective des campagnes et des résultats sur le terrain car j'ai l'impression que ces campagnes n'ont pas le résultat escompté qui est de diminuer le risque d'accident.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

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

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

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

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

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

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

02 Samengevoegde vragen van

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

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

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

02.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, vous avez annoncé pendant l'été votre souhait d'augmenter l'âge pour l'obtention du permis moto à 24 ans au lieu de 21 ans actuellement, en mettant en avant les risques de décès qui sont effectivement plus importants en moto qu'en voiture. Je me posais des questions sur les motivations de votre déclaration.

Le nombre de décès dus à la moto est-il plus élevé entre 21 et 24 ans? N'est-il pas plus intéressant de travailler à la sensibilisation et surtout à la visibilité des motos, en insistant notamment sur l'obligation de porter un gilet fluorescent?

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

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

02.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat in dezelfde lijn.

Wij hebben voornamelijk gelezen over de leeftijdsvoorwaarde van 24 jaar voor het besturen van motoren van meer dan 25 kilowatt.

Het was onduidelijk of er in de wetgeving ook wijzigingen voor klasse A1 en klasse A2 zijn. Ik heb eventuele wijzigingen nog niet uit de communicatie ter zake kunnen afleiden.

Na de aankondiging reageerde een aantal belangenorganisaties zoals MAG, vrij verrast. De bewuste organisaties zaten blijkbaar tijdens de voorbereidende vergaderingen mee rond de tafel. Niettemin waren zij verrast door de aankondiging en de invoering van de nieuwe wettelijke bepalingen.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Kan u een motivatie geven waarom de invoering een aantal weken geleden werd aangekondigd?

Ik heb ook cijfers gezien van de helaas erg hoge mortaliteit in Duitsland, bij ons en in andere landen. Zal de gewijzigde wetgeving een antwoord op deze hoge mortaliteit bieden?

Wordt nog overleg gepleegd met de sector en de belangenverenigingen, maar ook met de politie, voor wie het optrekken van de leeftijd enige invloed heeft? Bij de wegpolitie, met name de motards, maar ook bij de militaire politie, gelden vandaag

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

andere leeftijdsvoorwaarden.

Ten slotte, indien er een brede toelichting of bevraging is, bent u dan bereid enige wijzigingen door te voeren? Ik denk bijvoorbeeld aan vorming en examens. De opeenvolgende etappes lijken immers een financieel zware dobber te zijn.

02.03 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vais compléter ce que mes deux collègues viennent de dire par rapport à cette directive qui consacre le principe de progressivité entre les catégories A1, A2 et A. En fait, le choix des 18 ans entraîne automatiquement la fixation de l'âge de 20 ans pour la catégorie A2 et 22 pour la catégorie A. Puis, pour les grosses cylindrées, le permis ne sera autorisé qu'aux plus de 24 ans.

Je pense personnellement que l'instauration de la progressivité de l'apprentissage est une bonne chose, qui est basée sur l'expérience. De plus, je pense que la Belgique fait bien de conserver l'âge de 18 ans pour le permis moto de 125 cc.

En ce qui concerne la formation, la directive est relativement floue. Elle propose également la possibilité d'accorder pour la conduite sur le territoire national l'équivalence pour les motocycles de la catégorie A1 sous couvert d'un permis de conduire B, ce qui est déjà le cas en Belgique pour les permis B délivrés depuis deux ans au moins.

Monsieur le secrétaire d'État, mes questions sont les suivantes. Étant donné le flou de la directive, pourriez-vous nous informer quant à d'éventuelles modifications de la formation? Qu'en est-il d'un éventuel maintien de l'équivalence de la catégorie A1 au permis de conduire B?

02.04 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag heeft betrekking op het verhogen van de minimumleeftijd voor motorrijbewijzen.

In navolging van de Europese richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs, wilt u de minimumleeftijd voor motorrijbewijzen voor zware motoren optrekken tot 24 jaar. Die maatregel heeft als doel het verhogen van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal ongevallen met motoren.

In België daalde tussen 2001 en 2008 het aantal dodelijke slachtoffers bij motorrijders ten gevolge van een verkeersongeval met 27 %. Bovendien geven de beschikbare cijfers voor ongevallen met zware motoren aan dat de meeste slachtoffers veeleer behoren tot de leeftijdscategorie van 35 tot 39 jaar, dan tot de categorie van 21 tot 24 jaar. Verder blijkt uit het themarapport motorrijders 2000-2007, opgesteld door de BIVV, dat de meerderheid van de ongevallen wordt veroorzaakt door een perceptiefout bij de andere weggebruiker.

De kern van het probleem ligt dan ook duidelijk bij een aantal andere factoren dan bij de jonge leeftijd van de bestuurders. Gelet op die vaststellingen, had ik u graag volgende vragen gesteld.

Denkt u dat voorliggende maatregel de oorzaak van de ongevallen bij de kern aanpakt? Kan het tragsgewijs opschroeven van de opleiding

02.03 Linda Musin (PS): De getrapte regeling voor het behalen van het rijbewijs, met de categorieën A1, A2 en A, is een goede zaak. België doet er goed aan vast te houden aan de leeftijd van 18 jaar voor het behalen van het rijbewijs voor motorfietsen van 125 cm³.

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

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

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

en rijervaring van motorrijders van alle leeftijden daarin geen grotere rol spelen? Hoe verhoudt België zich tot slot tot de buurlanden op het vlak van ongevallen met motors?

02.05 Katrin Jadin (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, nous partageons sans doute tous le même objectif d'amélioration de la sécurité sur nos routes. Nous pourrions aussi poser la question de l'état des routes, élément crucial de sécurité, particulièrement pour les motards.

Comme d'autres collègues, je reste sceptique quant à la mesure que vous proposez: l'âge n'a pas l'incidence que vous lui attribuez dans ces problématiques; surtout en passant de 21 ans à 24 ans.

La formation et la sensibilisation des futurs motards me semblent rester primordiales. En outre, il convient de tenir compte d'autres conditions extérieures, comme l'état du réseau routier ou les autres usagers, qui présentent des dangers pour les motards.

Ainsi, augmenter l'âge pour l'obtention du permis ne m'apparaît pas constituer une priorité ou le meilleur moyen de résoudre le problème.

Pensez-vous réellement que cette mesure répondra au problème de la sécurité des motards?

Avez-vous déjà pris des contacts avec les associations ou les personnes concernées par le monde de la moto? Si oui, quelles ont été leurs réactions vis-à-vis de cette idée?

Une question subsidiaire: un secrétaire d'État en affaires courantes peut-il prendre de telles mesures dans la plénitude de ses compétences?

02.06 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding voor mijn vraag is uw plan om de minimumleeftijd om met zware motoren te mogen rijden, op te trekken tot 24 jaar.

In de pers hebt u verklaard dat het aantal op onze wegen omgekomen motards tussen 2000 en 2007 met 7 procent is gestegen en dat het overlijdensrisico 20 keer groter is op de motor dan met de auto.

Deze beslissing wordt genomen in het raam van de Europese wetgeving en in het verleden werden al specifieke maatregelen genomen met betrekking tot motorrijders en het rijbewijs voor motorrijders.

Vanuit de sector van motorverkopers en motorrijders wordt dit ervaren als de zoveelste poging om het motorrijden te ontmoedigen. Men vindt dat de jonge motorrijders door deze beslissing worden getroffen, terwijl men veeleer de cowboys moet aanpakken. Die zijn er ook en men heeft er ook oren naar dat daarvoor maatregelen worden genomen. Nu scheert men echter iedereen over dezelfde kam.

Nog een veelgehoorde kritiek is dat men beter de jongeren en de motorverkopers zou sensibiliseren. Men zou een jongere beter een motor van 650cc aanpraten dan een van 1150cc. Ik denk dat daarmee meer kan worden bereikt dan door gewoonweg de leeftijd te

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

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

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

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

verhogen.

Het is dus geen problematiek van leeftijd, maar van een gebrek aan rijervaring. Bekwaamheid heeft niets met leeftijd te maken.

Ook werd vanuit de sector, door onder meer de Motorcycle Action Group, de kritiek geuit dat het rijbewijs sowieso duurder zal worden omdat motorrijders voortaan bij elke overgang naar een volgende categorie lessen moeten volgen en examens moeten afleggen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende vragen. U hebt in de media verklaard dat de wetteksten klaar zouden zijn in januari 2011. Zijn die plannen nog steeds zo concreet? Blijft u bij dat voornemen?

Bent u van mening dat de verhoging van de minimumleeftijd tot 24 jaar om met zware motoren te rijden ook effectief zal leiden tot een daling van het aantal slachtoffers? Waarop is dat gebaseerd? Beschikt u over voorbeelden uit het buitenland? Zal dat niet veeleer leiden tot een wijziging van de leeftijdscategorieën waarbinnen slachtoffers vallen dan tot een effectieve daling van het aantal slachtoffers?

Werden de rij scholen, de sector van de motorverkopers of de MAG hierbij betrokken vooraleer u tot deze beslissing bent gekomen? Zo ja, op welke wijze heeft dat overleg plaatsgevonden en wat was het resultaat ervan? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om alsnog dergelijk overleg te organiseren en met eventuele resultaten van het overleg rekening te houden?

Nog een aantal bedenkingen. Is het aantal slachtoffers niet veeleer te wijten aan andere factoren dan aan leeftijd? Is het niet veeleer te wijten aan het gebrek aan ervaring of aan de combinatie van beperkte rijervaring en een verkeerde keuze van motor of aan de inrichting van de weg? Ik weet natuurlijk dat de staatssecretaris daarvoor niet verantwoordelijk is, maar hij kan wel een rol spelen voor de andere bevoegde overheden. Is het aantal ongevallen soms niet veeleer te wijten aan het rijgedrag van andere wegbestuurders? Die motorrijders zijn natuurlijk niet alleen op de weg.

Tot slot. Moet niet veeleer gepoogd worden om de sector van de motorverkoop te overtuigen dat bij de verkoop moet rekening worden gehouden met de rijervaring?

02.07 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, collega's, dit dossier handelt over de omzetting van de Europese bepalingen inzake het rijbewijs voor het besturen van een motor.

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

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

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

La matière du permis de conduire est réglée principalement par des directives européennes. La directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire instaurait à l'époque un âge minimum de 21 ans pour un accès direct à la catégorie A. Cette directive a été remplacée par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil qui date du 20 décembre 2006 et relative au permis de conduire.

De toekenning van het rijbewijs is op het Europese niveau geregeld. Richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 bepaalde de minimumleeftijd voor de toegang tot categorie A op 21 jaar. Die richtlijn werd vervangen door richtlijn 2006/126/EG van het

C'est cette dernière qui impose un âge minimum de 24 ans pour l'accès à la catégorie A. Qu'on le veuille ou non, madame Jadin, la Belgique a l'obligation de transposer les dispositions de la directive 2006/126 au plus tard le 19 janvier 2011. Cette proposition est donc basée sur l'évolution de la matière au niveau européen.

La nouvelle directive européenne prévoit une nouvelle catégorisation des permis de conduire pour la catégorie A. Ainsi, dans le nouveau système belge transposant la directive européenne, un candidat peut opter pour l'accès direct au permis A mais doit pour ce faire avoir 24 ans minimum, ou il peut opter pour l'accès progressif au permis A après deux ans d'expérience de conduite d'une motocyclette dans la catégorie A2, le permis A2 pouvant être obtenu à 20 ans, soit en accès direct, soit en accès progressif après deux ans d'expérience de conduite d'une moto dans la catégorie A1 pour laquelle l'âge minimum est de 18 ans.

Iemand kan dus op 18 jaar beginnen met een lichte motor, op 20 jaar overschakelen op een zwaardere motor en op 22 jaar naar de zwaarste categorie overgaan. Als men direct met de zwaarste categorie wil beginnen, moet men 24 jaar zijn.

De statistieken, zowel in Europa als in België, tonen duidelijk aan dat de motorrijders een probleemgroep zijn, want 17 % van alle Europese verkeersdoden zijn motorrijders. Het risico om te overlijden met een motor is twintig keer groter dan met een personenwagen.

In dat verband wil ik de heer Wollants met betrekking tot de evolutie van het aantal slachtoffers bij motorrijders verwijzen naar de rapporten van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Daaruit blijkt dat, met uitzondering van het jaar 2008, het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers onder de motorrijders niet is afgenomen, terwijl dat voor alle andere voertuigcategorieën wel het geval was.

Zo verwachten wij voor 2009 opnieuw een stijging tot 128 overleden motorrijders.

In het kader van het nieuwe actieprogramma van de EU voor 2011-2020 worden de motorrijders als een bijzondere probleemgroep beschouwd. De situatie inzake de ongevalbetrokkenheid van motorrijders in onze buurlanden en de andere landen van de Europese Unie is niet anders en niet minder zorgwekkend dan bij ons.

Met de invoering van de geleidelijke toegang tot het motorrijbewijs, waarbij men eerst ervaring op moet doen op een lichtere motorfiets, en met het pas op latere leeftijd toelaten van het gebruik van een zwaardere motorfiets, probeert Europa de onveiligheid van het motorrijden in te dijken.

Europees Parlement en van de Raad van 20 december 2006 die voor de toegang tot categorie A een minimumleeftijd van 24 jaar voorschrijft. Die richtlijn moet uiterlijk tegen 19 januari 2011 in nationale wetgeving zijn omgezet.

In de nieuwe Belgische regeling tot omzetting van de Europese richtlijn kan een kandidaat opteren voor de rechtstreekse toegang tot het rijbewijs A. In dat geval moet hij wel minstens 24 jaar zijn. Hij kan ook opteren voor de geleidelijke toegang na twee jaar rijervaring in categorie A2. Het rijbewijs A2 kan eveneens rechtstreeks worden gehaald op voorwaarde dat men 20 is, of geleidelijk na twee jaar rijervaring in categorie A1. Voor deze categorie geldt een minimumleeftijd van 18 jaar.

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

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

Wij zijn alleszins verplicht om ons daarin in te schrijven en ik ben daarvan ook voorstander. Bovendien moeten wij ook zorgen voor een gedegen motorrijopleiding.

Er heeft een overleg plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van de sector op 1 september 2010, dus voor het opstellen van de tekst, waarbij alle organisaties en verenigingen aanwezig waren, zowel van de motorrijders, de constructeurs als van de rij scholen en de examencentra.

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

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

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

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

Pour répondre à la question de Mme De Bue, je soulignerai qu'en effet, la sensibilisation aux motards et la visibilité sont évidemment des éléments importants pour la sécurité routière.

En ce qui concerne les commentaires émis par Mme Musin, je la remercie pour son soutien par rapport à l'âge requis de 18 ans pour la conduite d'une moto légère, c'est-à-dire 125 cc. La conséquence en est que l'âge pour la conduite d'une moto de la catégorie A2 est reporté à 18 ans et d'une moto plus puissante à 22 ans, tenant compte de l'accès progressif à la conduite d'une moto.

Il est vrai que la directive s'exprime peu ou pas sur la formation qui doit mener à la réussite de l'examen pratique pour l'obtention du permis de conduire. De toute façon, je trouve que la formation telle qu'elle existe actuellement est en fait insuffisante, surtout si l'on compare avec ce qui se fait dans les autres pays européens.

C'est pourquoi j'ai chargé mon administration de mettre sur pied un groupe de travail pour évaluer la formation actuelle et de me présenter une amélioration de la formation moto pour mieux préparer les futurs motards à la conduite d'une moto, et ce, dans le contexte de l'esprit de la directive et des meilleures pratiques dans les autres pays européens. Dans ce cadre, j'attache une importance aussi grande à la formation qu'à l'examen. J'attends donc des propositions de ce groupe de travail avec impatience.

En ce qui concerne le maintien de l'équivalence de la catégorie A1 (moto légère) et le permis B, après deux ans d'expérience, du point de vue de la sécurité routière, je ne suis pas chaud pour maintenir cette équivalence. D'un autre côté, je ne perds pas de vue qu'un

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

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

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

Ik loop niet echt warm voor het

scooter peut être une solution idéale pour répondre aux problèmes de mobilité en milieu urbain.

C'est pourquoi j'ai estimé devoir maintenir l'équivalence d'un permis B après deux ans avec la conduite d'une moto légère, à condition d'avoir suivi une formation raccourcie afin de familiariser l'intéressé avec la conduite spécifique d'un deux-roues motorisé.

02.08 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour toutes vos explications. Je vous sais aussi gré d'avoir de nouveau précisé le contexte de la directive. Je prends bonne note qu'une concertation préalable a eu lieu avec le secteur.

En vous entendant, je me disais: la directive date de 2006, et l'on attend la dernière limite, soit 2011, pour légiférer. Cela m'inquiétait un peu. Vous auriez peut-être pu légiférer plus tôt.

Il importe également qu'une formation adéquate soit organisée. J'imagine que vous allez la développer le plus rapidement possible, après le vote de la proposition en janvier – comme vous l'avez précisé dans la presse.

02.09 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb goed begrepen dat, wanneer het een graduele overgang betreft om een rijbewijs categorie A te halen, dus vanaf de leeftijd van 22 jaar, zowel een vorming moet worden gevolgd als een examen worden afgelegd. De modaliteiten omtrent de vorming maken nu nog het voorwerp uit van een studie in een werkgroep.

Ik heb het niet in mijn schriftelijke neerslag gezet, maar ik heb bijkomende vragen omtrent politie en Defensie. In de leeftijdsvoorwaarden bij de functieprofielen voor de wegpolitie is de leeftijd van 24 jaar nog niet opgenomen. Ik vermoed dat dat op het terrein voor moeilijkheden zal zorgen wanneer men effectief met die motoren mag rijden vanaf 24 jaar. Dat moet zeker en vast bijkomend worden onderzocht in de werkgroep.

De werkgroep moet mijns inziens ook aandacht besteden aan de overgang van het militair naar het burgerlijk rijbewijs. Inderdaad, beide specifieke problemen verdienen een oplossing.

02.10 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, à mon tour, je vous remercie pour vos explications. Il était important d'indiquer combien la transposition de cette directive européenne est indispensable.

Pour ma part, je retiens vos explications au niveau de la formation. Elle est sans doute insuffisante. C'est donc le moment où jamais d'étudier en détail ce qu'il y a lieu de faire si l'on veut vraiment une diminution des accidents et, par extension, une amélioration des statistiques.

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

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

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

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

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

Personnellement, j'attendrai avec impatience le résultat des réflexions du groupe de travail. J'ignore dans quel délai il nous sera communiqué.

02.11 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, misschien is het aantal dodelijke ongevallen inderdaad volgens de statistieken van 2009 gestegen, maar we kunnen maar cijfers terugvinden tot 2008. Wellicht komen wij op die statistieken in een volgende vraag wel terug.

Wij blijven voorstander van het trapsgewijs overschakelen naar zwaardere motors, omdat wij van mening blijven dat, als een jongere eerst leert rijden met een lichtere motor om vervolgens op een zwaardere over te schakelen, dat de beste methode is om ongevallen te vermijden. Dat is alleszins veel beter dan het louter optrekken van de leeftijd. Het ouder worden op zich biedt niet direct een garantie, het is en blijft de rijervaring, die men nodig heeft. Dat geldt voor de jongere, maar ook voor de oudere motorrijders. Jongeren kunnen best hun verantwoordelijkheid in het verkeer nemen en zullen dat ook doen, als ze daartoe de kans krijgen.

Hoe dan ook zullen wij de problematiek van nabij blijven volgen.

02.12 Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de vos réponses. Ma remarque sur les affaires courantes était une boutade. Je sais bien que les directives européennes s'imposent à nous. En revanche, je trouve curieux que cette initiative ait pu être présentée, par exemple dans certaines coupures de presse, comme une mesure qui tombait du ciel, qu'il fallait transposer le plus rapidement possible. Nous allons, bien sûr, devoir le faire.

Nous viendrons vous interroger sur les résultats du groupe de travail, quitte à organiser un débat plus important dans cette commission.

Un problème a été soulevé. Il concerne les fonctionnaires, qu'ils soient à la Défense ou à l'Intérieur, et devra être réglé rapidement. Surtout, il ne devra pas handicaper ceux et celles qui souhaitent encore s'engager dans ces services publics. Nous allons devoir veiller, et je rejoins David Geerts à ce propos, à transposer cette directive le plus adéquatement possible.

S'agissant de l'âge, j'ai mon avis. Mais je réétudierai la directive lorsque nous devrons la transposer en droit belge. En tout cas, je partage entièrement vos soucis relativement à la formation et je reste convaincue que certaines de nos régions devraient améliorer leurs infrastructures routières.

02.13 Tanguy Veys (VB): Op mijn beurt wil ik de staatssecretaris bedanken voor zijn antwoord. Ik ga ervan uit dat de timing die hier vandaag wordt bevestigd, januari 2011, ook zal worden gehaald. De staatssecretaris steekt zich een beetje weg achter de Europese richtlijn, die van 2006 dateert. Dit is een beetje een klassieke tactiek: het is de schuld van Europa, we moeten wel. Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris alle richtlijnen die van voor 2006 dateren en betrekking hebben op zijn bevoegdheid, ook allemaal heeft omgezet.

Het overleg heeft blijkbaar op 1 september plaatsgevonden. De staatssecretaris is wel een beetje karig met de informatie. Wat zijn de

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

02.12 Katrin Jadin (MR): Wij zijn wel degelijk gebonden aan de Europese richtlijnen, maar ik vind het toch vreemd dat men nu doet alsof dit initiatief uit de lucht komt vallen. Het probleem met betrekking tot de ambtenaren zal snel moeten worden geregeld. Net als u maak ik me zorgen over de opleiding en ik vind het absoluut nodig dat de wegeninfrastructuur in sommige regio's in ons land wordt verbeterd.

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

N'existe-t-il aucun chiffre sur le lien entre les accidents de la route impliquant des motos, d'une part,

standpunten? Wat zijn de aanbevelingen geweest? Werden er geen andere voorstellen gedaan waaraan men eventueel tegemoet kon komen dan de aangekondigde maatregel om de Europese richtlijn ter zake strikt om te zetten? Blijkbaar zat er ook een delegatie van de constructeurs mee aan tafel. Dat zijn volgens mij toch andere personen dan de verkopers. Of gaat u ervan uit dat de constructeurs wel hun eigen kanalen hebben om voor die sensibilisering te zorgen bij de verkopers? Zoals ik al aangehaald heb, gaat het veeleer om het aanpraten van de juiste motor aan de persoon met het juiste rijgedrag, dan om een kwestie van leeftijd.

Tot slot bent u nogal karig geweest met cijfers. U hebt onder meer verwezen naar informatie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, maar hebt u zelf geen cijfers over leeftijd versus rijervaring en type motor? Het zou spijtig zijn als over een paar jaar de cijfers aangeven dat het probleem, dat zich nu situeert bij de 21- tot 24-jarigen, verschoven is naar de groep van 24-plussers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 1 oktober 2010 besprak de Vlaamse regering een voorontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het KB van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

Dat ontwerp van KB brengt een aantal aanpassingen en wijzigingen van het oorspronkelijke KB met zich mee. Volgens mij heeft een van die wijzigingen een merkwaardig gevolg. Concreet zou de wijziging van dat KB tot gevolg hebben dat de vrijstelling van vakbekwaamheid voor de categorie van bestuurders van zwaardere vrachtwagens wordt uitgebreid. De vraag rijst of die aanpassing wenselijk is. Het gaat immers meestal om bestuurders die niet zo veel kilometers rijden en dus ook veel minder ervaring hebben. Aangezien goed opgeleide bestuurders goed zijn voor de verkeersveiligheid en de vakbekwaamheid precies werd ingevoerd om de verkeersveiligheid te bevorderen, lijkt die wijziging ons absoluut geen goede zaak.

Blijkbaar word ik in die analyse bijgetreden door uw Vlaamse collega bevoegd voor Mobiliteit, mevrouw Crevits. De Vlaamse regering besliste weliswaar in te stemmen met uw ontwerp-KB, maar ze adviseerde om de vrijstelling van vakbekwaamheid niet uit te breiden.

Mijn vragen aan u luiden dan ook als volgt. Op basis van welke argumenten wilt u die wijziging doorvoeren? Moet die wijziging misschien verplicht doorgevoerd worden?

Gelet op het advies van de Vlaamse regering, bent u bereid nog een wijziging door te voeren in het KB?

Werd het ontwerp-KB al besproken op de Ministerraad? Is daarover

et l'âge du conducteur et le type de moto, d'autre part?

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

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

overleg gepleegd met de sector? Wat was het advies van de andere Gewesten? Ik heb alleen weet van het advies van de Vlaamse Gemeenschap.

Ten slotte een louter informatieve vraag. Valt die wijziging onder lopende zaken? Het gaat immers duidelijk om een nieuw initiatief. Is er ter zake een advies van de Raad van State?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, ik kan u het volgende antwoorden. Op dit moment is voor de vrijstelling van de vakbekwaamheid van bestuurders van voertuigen of combinaties van voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, apparatuur of machines die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft, en op voorwaarde dat dit vervoer niet de belangrijkste activiteit van de bestuurder is, vereist dat de voertuigen of combinaties van voertuigen in kwestie een maximale toegelaten massa hebben van 7,5 ton.

Het opheffen van deze vereiste heeft de volgende voordelen.

Ten eerste is onze regelgeving alzo eindelijk in overeenstemming met Europese richtlijn 2003/59/EG, die deze vereiste niet stelt. Op internationaal niveau brengt dit nu problemen met zich, in de grensstreken bijvoorbeeld. Wanneer een Franse bestuurder met zijn voertuig met een MTM van 7,5 ton rijdt, moet hij in Frankrijk niet voldoen aan de vereiste van vakbekwaamheid, maar in België wel. Franse vrachtwagenbestuurders riskeren bijgevolg boetes op te lopen in België, zulks duidelijk door een gebrek aan harmonisatie binnen de Europese Unie.

Ten tweede wordt aldus het probleem vermeden dat beroepen die passen in het raam van de vrijstelling – kermisexploitanten, tuiniers, dakwerkers, bouwondernemers enzovoort – uit de boot vallen omdat het door hen gebruikte voertuig te zwaar is.

Ten derde wordt in de vermelde beroepen meestal geen professioneel vervoer uitgeoefend, waardoor de verplichte nascholing voor vakbekwaamheid niet altijd van toepassing is.

Ik moet u zeggen, mevrouw Temmerman, dat deze beperkingen in alle andere lidstaten van de Europese Unie niet worden gehanteerd. België is hier eens te meer het buitenbeentje. Ik ben nog altijd van plan deze beperking op te heffen. Het ontwerp van KB is tot nu toe niet besproken op de Ministerraad.

De transportsector werd geraadpleegd in verband met het dossier, maar is daarmee om evidente redenen niet akkoord gegaan. Dat is logisch, zij doen vervoer voor derden. Andere sectoren, zoals bijvoorbeeld de foorkramers of de landbouwers, zijn dan weer vragende partij voor dit geheel.

Het Waalse Gewest heeft een positief advies uitgebracht over dit besluit. Van het Brusselse Gewest hebben wij nog geen advies ontvangen. Het Vlaamse Gewest heeft een veeleer negatief advies gegeven.

U vraagt wat ik nog kan doen. Ik kan u meedelen dat de beslissing over de aanvang van dit dossier dateert van voor de val van de

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

De plus, elle évitera que les professions qui s'inscrivent dans le cadre de l'exemption – par exemple les exploitants forains, les couvreurs et les entrepreneurs de travaux – soient exclus du bénéfice de cette exemption parce qu'ils utilisent un véhicule trop lourd. En outre, dans ces professions, il n'est généralement pas question de transport professionnel de sorte que le recyclage obligatoire pour acquérir la compétence professionnelle n'y est pas toujours d'application.

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

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

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

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

federale regering. De uitvoering van dit geheel behoort derhalve tot de lopende zaken en zal heel wat problemen oplossen voor de mensen die eigen vervoer hebben in de uitoefening van hun bedrijf en niet presteren voor derden. Eens te meer zullen wij ook daar niet de enige uitzondering zijn op de algemene Europese regel.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

03.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, al kreeg ik geen antwoord op mijn vraag wat dit doet met de verkeersveiligheid.

Ik word hierin gevolgd, niet alleen door uw collega, mevrouw Crevits, maar door de Vlaamse regering die dit specifiek eruit heeft gehaald. Het argument dat wij de enige zijn in Europa, toont aan dat wij als enige iets goed doen in Europa.

Het is zeker bevorderlijk voor de verkeersveiligheid dat vakbekwaamheid speelt voor mensen die met zware vrachtwagens rijden. Wij hebben het immers niet over kleine aanhangwagens of over kleine bestelwagens, maar over vrachtwagens van meer dan 7,5 ton. Het lijkt mij evident dat vakbekwaamheid speelt, en ik betreur dat hier de verkeersveiligheid niet doorslaggevend is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Jan Jambon aan de minister van Justitie over "de inning van verkeersboetes voor overtredingen van buitenlanders" (nr. 440)

04 Questions jointes de

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

- M. Jan Jambon au ministre de la Justice sur "la perception des amendes routières relatives à des infractions commises par des étrangers" (n° 440)

De **voorzitter**: Aangezien de heer Jambon niet aanwezig is, vervalt zijn vraag.

04.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de voorbije maanden ben ik in contact gekomen met een aantal mensen bij de politie die de problematiek van de uitwisseling van de nummerplaten aanbrachten.

Volgens een aantal mensen waarmee ik in contact ben gekomen, weigert een aantal Europese landen gegevens over de identiteit van houders van een nummerplaat door te geven. Op die manier is het onmogelijk voor onze politiediensten om verkeersovertredingen door buitenlanders te verbaliseren. Daardoor ontstaat straffeloosheid.

Wij geven blijkbaar wel gegevens door, waardoor in Europa toch een ongelijkheid inzake het bestraffen van verkeersovertredingen ontstaat.

Mijnheer de staatssecretaris, is het juist dat onze politiediensten aan bepaalde EU-lidstaten geen aanvragen betreffende de identiteit van nummerplaathouders meer mogen richten? Zij krijgen zelfs niet meer

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

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

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

de toelating om deze aanvraag tot hen te richten.

Moet dit onderwerp niet aan bod komen tijdens het Belgische voorzitterschap? Ik heb vernomen dat ter zake al een en ander is ondernomen. Mijn vraag is op dat punt misschien een beetje achterhaald, maar ik had toch graag een volledig antwoord op mijn vraag gekregen.

être évoquée au cours de la présidence belge de l'Union européenne?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Somers, niettegenstaande het feit dat voorliggende materie de uitwisseling van nummerplaatgegevens betreft, is het aspect van de rechtstreekse verstrekking of weigering van buitenlandse nummerplaatgegevens aan Belgische politiediensten, eerder een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

Het is van belang om na te gaan waarom sinds een tweetal maanden de bevragingen van onze politiediensten niet meer behandeld worden, en om welke Europese landen het precies gaat. De minister van Binnenlandse Zaken kan u daar ongetwijfeld op antwoorden.

Ik ben verantwoordelijk voor het beheer van de Belgische voertuiggegevens, maar niet voor de bevraging door onze politie aan de politiediensten in het buitenland. Ik steek mijn kop niet in het zand, ik weet dat daar inderdaad bijzondere problemen zijn. Iedereen die regelmatig contact heeft met de politiediensten, weet dat ze met welbepaalde landen enorm grote problemen hebben om gegevens te verkrijgen.

Dat is trouwens de reden waarom ik, in mijn hoedanigheid van voorzitter van de Europese Raad van Ministers van Transport, door de Raad een beslissing laat nemen om de grensoverschrijdende informatie op Europees vlak te regelen. Op die manier hoeft die materie niet meer bilateraal geregeld te worden. Ik neem dat initiatief natuurlijk uitsluitend voor de aspecten verkeersveiligheid en respect voor de Wegcode, terwijl de elementen die verband houden met het strikt politionele of gerechtelijke, overgelaten worden aan de collega's respectievelijk bevoegd voor Binnenlandse Zaken en Justitie.

04.03 **Ine Somers** (Open Vld): Bedankt voor het antwoord op mijn vraag.

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

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

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

05.01 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, selon une enquête de Touring Assistance, 20 % des personnes tuées sur la route sont des usagers faibles. Sur une année, on compte 99 piétons tués et 698 blessés graves. Ce sont des chiffres qui diminuent, heureusement, mais qui restent encore trop élevés.

Touring Assistance conseille aux autorités belges de prendre des "initiatives coordonnées" pour que nos routes représentent moins de

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

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

Touring raadt de Belgische

danger pour les usagers faibles.

Monsieur le secrétaire d'État, l'État fédéral peut-il chapeauter les initiatives prises pour améliorer la sécurité routière des piétons? Le cas échéant, quel budget pourrait-il être prévu?

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

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

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, actuellement, il n'y a pas d'initiative fédérale particulière en matière de sécurité des piétons. Cependant, l'État fédéral a porté ces dernières années de vastes projets visant à renforcer la sécurité des piétons tels que la réglementation relative aux abords des écoles ou le Fonds de sécurité routière qui a permis aux zones de police locale d'agir dans ce domaine par le biais de projets d'éducation et de sensibilisation ainsi que par un renforcement des contrôles de vitesse.

En outre, l'IBSR organise régulièrement des campagnes de prévention axées sur les usagers faibles. D'autre part, l'aménagement de la voirie qui constitue une action privilégiée pour améliorer la sécurité des piétons ressortit au pouvoir de décision autonome des gestionnaires de la voirie. À cet effet, les gestionnaires disposent de nombreuses possibilités pour accroître la sécurité des piétons. Afin de sécuriser les passages pour piétons, ils peuvent en augmenter la visibilité, en veillant notamment à l'aménagement du stationnement à hauteur des passages, en augmentant l'éclairage aux abords des passages ou en attirant l'attention des conducteurs au moyen de signalisations lumineuses.

À Gand par exemple, et il est dommage que Mme Temmerman soit sortie entre-temps, les autorités communales ont lancé un projet pilote de passages clignotants pour piétons. L'ensemble de ces actions peuvent par ailleurs voir leur concrétisation au niveau communal par le développement des plans communaux de mobilité.

La Région de Bruxelles-Capitale élabore actuellement un "Plan piétons" dont l'objectif est d'accroître la circulation des piétons en développant des aménagements accessibles, sûrs, confortables pour toutes les catégories de piétons, tout en accordant une attention particulière à la sécurité routière. Récemment, une campagne routière dédiée à la protection des jeunes piétons a été organisée par la Région bruxelloise en collaboration avec l'IBSR, les zones de police, l'Union des Villes et communes et la STIB. Cette campagne est axée sur les piétons de 12 à 16 ans qui, par leur comportement, s'exposent plus fréquemment à un risque d'accident, par mauvaise analyse du risque, distraction, refus des normes et – ce qui est plus triste – par la méconnaissance des règles.

05.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour vos réponses très complètes.

Les diverses initiatives que vous mentionnez à titre d'exemples me paraissent très intéressantes. Je me réjouis déjà de relire votre

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

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

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

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

réponse complète afin d'en retirer des idées d'amélioration de la situation dans ma commune et ma région. verbeteren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer Clarinval is zonder verwittiging afwezig, bijgevolg vervalt zijn vraag nr. 406.

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

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

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

06.01 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, selon Touring, on compte 36 % de tués en moins sur nos routes en dix ans. Ce sont des bonnes nouvelles pour la sécurité routière, bien sûr.

L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) constate que moins de 1 % des conducteurs décédés dans un accident de la route sont testés au niveau de leur alcoolémie au moment de l'accident. Selon des chiffres répandus en Europe, l'alcool joue un rôle dans environ un quart, voire un tiers des accidents mortels. L'alcool fait donc quand même encore beaucoup des dégâts sur nos routes. Mais la perception des Belges vis-à-vis de l'alcool au volant semble évoluer.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous confirmer ces chiffres de Touring et de l'IBSR?

Est-il prévu de publier des avertissements concernant l'alcool au volant? On connaît les initiatives, mais le nombre de contrôles sera-t-il renforcé ou diminué vu l'amélioration des chiffres?

Subsidiairement, quel est à ce jour le budget alloué pour ces campagnes? Qu'en est-il pour l'avenir?

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

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

06.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, les chiffres relatifs aux accidents de la route impliquant des conducteurs sous influence de l'alcool qui m'ont été fournis par l'IBSR sont les suivants.

En 2008, au minimum 54 personnes sont décédées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous influence de l'alcool, 558 personnes ont été gravement blessées et 6 842 ont été légèrement blessées.

Entre la moyenne des années 1998 à 2000 et l'année 2008, le nombre de tués dans ce type d'accident a diminué de 45 %, ce qui est appréciable. Néanmoins, il est important de signaler que nous n'avons quasiment aucun résultat de test d'alcool pour les personnes tuées et

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

In vergelijking met het gemiddelde over de jaren 1998 tot 2000 lag het aantal doden bij dergelijke ongevallen 45 procent lager in het

seulement pour 22 % des blessés graves. Or, nous avons constaté que la plupart des victimes sont des conducteurs et que les accidents mortels concernent très fréquemment un seul usager. Ces chiffres sont donc à prendre avec toutes les précautions d'usage car le nombre réel de victimes de l'alcool au volant est certainement beaucoup plus important.

D'après les études internationales, l'alcool joue un rôle dans un quart à un tiers des accidents mortels, soit entre 220 et 290 en Belgique.

Chaque année, l'IBSR organise des actions et une campagne d'affichage pour sensibiliser les conducteurs aux dangers de l'alcool au volant. Ainsi, une campagne BOB débutera fin 2010 pour laquelle l'IBSR dispose d'un budget de 467 000 euros, dont 367 000 euros de sponsoring.

Le plan média de cette campagne est le suivant:

- un affichage autoroutier et des affichettes IBSR, campagne à la radio, les réseaux Vespasius (affichettes dans le secteur horeca);
- une action sur le terrain menée par des volontaires sur les marchés de Noël et dans les centres-villes et par une équipe BOB dans les discothèques et lors de quelques grands événements de fin d'année;
- un concours *on line* avec page Facebook;
- un mailing pour les entreprises à l'occasion des réceptions de nouvel an;
- la vente d'un kit BOB (l'éthylotest, le totem, le flyer);
- le site web sera remis à jour
- et 180 000 porte-clés BOB seront diffusés lors des contrôles de police.

En 2011, BOB ne sera pas uniquement présent lors des fêtes de fin d'année, mais aussi durant toute l'année, notamment au travers d'actions au cours d'événements sportifs, dans l'horeca et les festivals, près des lieux de sortie, etc. Les groupes cibles seront également élargis.

Voilà, madame Jadin, les éléments de réponse à vos questions.

06.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Nous n'allons pas retourner à l'époque de la Prohibition, loin de là, mais les initiatives prises sont très appréciables. Les opérations de sensibilisation menées par l'IBSR sont très honorables, surtout au vu des prévisions pour 2011.

Nous pouvons nous réjouir que les chiffres indiquent un net recul. Quand le nouveau gouvernement entrera en fonction, nous pourrions rouvrir les débats pour connaître les différentes mesures à prendre en vue de pallier ce problème.

jaar 2008. We weten evenwel voor nagenoeg geen enkele van de overleden personen en voor slechts 22 procent van de zwaargewonden of er sprake was van alcoholintoxicatie. Nochtans is het meestal de autobestuurder die het slachtoffer is, en bij dodelijke ongevallen gaat het vaak maar om één weggebruiker. Die cijfers moeten dus met de gebruikelijke omzichtigheid worden geïnterpreteerd, want het werkelijke aantal slachtoffers van rijden onder invloed van alcohol ligt ongetwijfeld een stuk hoger.

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

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

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

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

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

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

07.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, Il y a quelques temps déjà, vous annonciez en grande pompe une vaste réforme du Code de la route. L'idée véhiculée - si je peux me permettre ce jeu de mots - consistait à réécrire le Code de la route pour le simplifier et ajouter, au passage, de nouvelles dispositions.

Un groupe de travail avait été instauré pour le suivi de la réforme du Code de la route. Monsieur le secrétaire d'État, quelle est la suite réservée aux conclusions de ce groupe de travail? Quelles sont, en substance, les modifications et/ou simplifications qui en découlent?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Jadin, le projet de simplification du Code de la route constitue un projet d'envergure. Ce projet vise à réécrire le Code de la route de manière plus structurée et plus claire pour les usagers.

Sur la base des conclusions du groupe de travail dédié à la simplification du Code de la route, mon administration a élaboré un projet d'arrêté royal, qui a été présenté à la Commission fédérale pour la sécurité routière.

Au cours de cette réunion, plus de 200 propositions d'amendement et/ou des remarques ont été formulées, lesquelles ont été examinées avec rigueur et, dans une certaine mesure, incorporées au projet. Il était effectivement prévu de soumettre le projet adapté aux Régions dans le cadre de la procédure d'association dans le courant du mois de juin, mais l'organisation d'élections anticipées et la situation en affaires courantes qui s'en est suivie n'a pas rendu possible cette étape.

Compte tenu de cette situation et de l'envergure qui implique également de revoir l'ensemble des textes connexes au Code de la route, mon administration a rédigé simultanément un projet d'arrêté royal visant à anticiper une série de modifications nécessaires. Il s'agit d'un projet d'arrêté royal modifiant le Code de la route actuel, qui comprend notamment des dispositions relatives à la circulation des motocyclettes sur les bandes réservées aux bus, aux limitations de vitesse des autocars, à la circulation des motocyclettes entre les files, aux vêtements de protection des motocyclistes, à l'âge minimal que doit avoir un enfant pour être transporté en moto, au stationnement, au port de la ceinture pour les conducteurs et passagers des véhicules prioritaires, à la signalisation interdisant le passage de quads, à la modernisation de la signalisation relative au disque de stationnement.

Ici également, la situation d'affaires courantes n'a malheureusement pas permis de faire aboutir le projet. Sa réalisation sera poursuivie dès que possible, à l'instar du projet de simplification.

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

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

Tijdens die vergadering werden meer dan 200 voorstellen tot wijziging en/of opmerkingen geformuleerd, waarmee tot op zekere hoogte rekening werd gehouden in het ontwerp. Het was inderdaad de bedoeling dat het aangepaste ontwerp in het kader van de betrokkenheidsprocedure in de loop van de maand juni aan de Gewesten zou worden voorgelegd, maar dat is uiteindelijk niet doorgegaan wegens de vervroegde verkiezingen en het daaropvolgende bestuur door een regering van lopende zaken.

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

wijzigt.

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

07.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse très complète. J'espère vivement que le prochain gouvernement mènera ce projet à terme car c'est une idée intelligente et certainement nécessaire actuellement.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

08.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous avais déjà posé cette question sous la précédente législature. Elle concernait l'annulation de l'interdiction de dépassement pour les camions sur nos autoroutes.

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

Le 1^{er} janvier 2008, l'interdiction de dépassement pour les camions est entrée en vigueur sur les autoroutes à deux voies, mais il semblerait que sa mise en pratique soit rendue difficile, notamment sur le plan des sanctions.

Sur la base de ce qui avait été dit par le groupe de travail poids lourds, vous m'aviez répondu que la Belgique était plutôt favorable à un retour à l'ancien système, semblable au dispositif en application dans les autres pays européens. Vous deviez encore en discuter avec les Régions, car elles sont les responsables de la signalisation mentionnant l'interdiction de dépasser. Par ailleurs, vous vous étiez prononcé à l'époque pour des panneaux à message variable, ce qui me paraissait une excellente idée.

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

Monsieur le secrétaire d'État, constatez-vous des progrès dans la discussion avec les Régions à ce sujet? Si oui, quels sont-ils? Où en est-on dans le règlement de ce problème d'apparence anodine, mais qui peut être très embarrassant pour les automobilistes.

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

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Jadin, cette interdiction générale de dépassement applicable depuis le 1^{er} janvier 2008 aux véhicules de plus de 3,5 tonnes sur les routes à deux fois deux bandes est en vigueur uniquement dans notre pays. Pour éviter la confusion, je reste partisan de revenir à l'ancien système et d'appliquer le principe qui prévaut au niveau européen: autoriser en général et interdire dans certains cas, et non l'inverse.

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

Même si la réglementation routière relève des compétences fédérales, il appartient toutefois aux Régions d'en définir les modalités d'application. En fonction des caractéristiques de leur réseau et de

l'expérience issue de son exploitation quotidienne, les Régions sont compétentes pour prévoir un nombre important de dérogations, c'est-à-dire que le dépassement des camions pourra être interdit sur certaines chaussées à deux voies. L'objectif est d'imposer une interdiction où et quand les conditions de circulation le justifient.

Pour certains tronçons, l'interdiction pourra être permanente. Pour d'autres, elle pourra être assortie d'une limitation horaire ou régulée à l'aide d'une signalisation dynamique.

Étant donné l'impact que l'abrogation de l'interdiction générale de dépassement aura sur la signalisation, sa date d'entrée en vigueur dépendra de la concertation avec les Régions.

Un projet d'arrêté royal a été rédigé en ce sens par mes services et a été soumis pour avis aux Régions. Je dois vous dire que je n'ai encore reçu aucune réaction de la part des Régions wallonne et flamande.

toegestaan is en in welbepaalde gevallen verboden wordt.

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

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

08.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. J'aimerais vous poser une question subsidiaire d'ordre technique. Est-il possible, par une initiative parlementaire, de créer le cadre permettant ces dérogations?

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

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

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

08.05 Katrin Jadin (MR): Je vous remercie, en tout cas. J'adhère à votre proposition. En effet, j'estime que cette interdiction globale est un non-sens, puisqu'elle n'est pas respectée.

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

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

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

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

09.01 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la présidence belge de l'Union européenne a pu conclure un accord sur le délicat dossier de l'internalisation des coûts externes des transports de marchandises par route. Cette position commune est un pas important dans le cadre d'un rééquilibrage entre les différents modes de transport et sera certainement un outil de sensibilisation et de promotion en faveur du fret ferroviaire et fluvial.

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

Une étude du Centre de Recherche de la Commission européenne dévoilée en janvier 2010 s'était montrée plutôt positive quant à l'impact de l'Eurovignette. En tablant sur une hausse moyenne des charges de 3 %, la directive Eurovignette provoquerait une diminution du trafic routier de 13,5 milliards de tonnes/km/an. La congestion

Volgens een studie van het Gemeenschappelijk Centrum voor

serait réduite de 4 % et les émissions de CO₂ du transport routier de marchandises de 8 %.

De plus, l'internalisation des coûts sur les grandes routes internationales permettrait de rapporter 1,8 milliard d'euros par an.

Par ailleurs, l'étude concluait également sur un impact très limité pour les consommateurs.

Selon l'accord conclu à Luxembourg par les ministres des Transports, il apparaîtrait que, contrairement au projet du Parlement européen, la taxation des coûts externes ne porterait que sur les coûts environnementaux, c'est-à-dire la pollution atmosphérique et le bruit, les coûts de congestion étant exclus de l'internalisation.

Les États membres seraient toutefois autorisés à imposer une taxe kilométrique aux camions, qui varierait en fonction des heures de pointe. L'accord prévoit également une exemption pour les véhicules Euro 5 et Euro 6 qui ne devront appliquer la directive qu'à partir de fin 2013 et fin 2017.

Enfin, il apparaîtrait que le compromis ne dit mot sur l'affectation des recettes, ce qui soulèverait également pas mal de critiques.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous présenter les détails du compromis conclu à Luxembourg?

Onderzoek van de Europese Commissie (januari 2010) zou de Eurovignetrichtlijn, wanneer men uitgaat van een gemiddelde stijging van de kosten met 3 procent, een vermindering van het wegverkeer met 13,5 miljard ton-km/jaar meebrengen, zou de verkeerscongestie met 4 procent en de CO₂-uitstoot van het goederenvervoer over de weg met 8 procent dalen. Het internaliseren van de kosten zou 1,8 miljard euro per jaar opbrengen en de impact voor de consumenten zou zeer beperkt zijn.

Volgens de overeenkomst die in Luxemburg werd gesloten, en in tegenstelling tot het ontwerp van het Europees Parlement, zou de belasting van de externe kosten alleen op de milieukosten betrekking hebben (luchtverontreiniging en lawaaihinder). De kosten van verkeerscongestie vallen immers niet onder de internalisering.

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

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

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

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Dufrane, la révision de la directive Eurovignette vise principalement la réduction de l'impact négatif lié au transport quant à la pollution locale de l'air ou aux nuisances sonores et à la congestion. Les principaux points de l'accord politique obtenu à Luxembourg, lors du Conseil des ministres européens des Transports, sous ma présidence, sont les suivants.

Le champ d'application géographique de la future directive a été étendu non seulement à tout le réseau transeuropéen (RTE-TEN) mais aussi à tous les autres tronçons d'autoroute. Il est à noter qu'en zone urbaine, la directive ne s'applique pas, pas même sur une partie du réseau RTE traversant une zone urbaine, et que les États

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

Het geografische toepassingsgebied van de toekomstige richtlijn werd uitgebreid tot het gehele trans-

membres sont libres d'appliquer des droits régulateurs, par exemple des péages, en plus de l'Eurovignette.

Le champ d'application concernant le type de véhicule devient plus souple. En effet, l'extension de l'Eurovignette aux camions de 3,5 à 12 tonnes est laissée dorénavant au choix des États membres alors qu'il était prévu qu'elle serait obligatoire à partir de 2012 dans la directive 99/62/CE. Ce changement est justifié par les États membres par le fait que les camions de 3,5 à 12 tonnes sont principalement utilisés en transport intérieur alors que la directive vise le bon fonctionnement du marché unique européen, donc principalement le transport international.

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

Quant à l'internalisation des coûts externes et au niveau des nuisances sonores, la directive fixe les valeurs maximales qui sont imputables aux nuisances sonores en fonction du jour et de la nuit et en fonction du type d'axe (axes suburbains ou interurbains).

Les données que je vais vous communiquer sont reprises dans un tableau. Le coût maximal imputable des nuisances sonores s'élève, sur les axes suburbains, autoroutes comprises, à 1,1 eurocent le jour et 2 eurocents la nuit par véhicule et par kilomètre. Pour les axes interurbains, autoroutes comprises, ce coût est de 0,2 eurocent la journée et 0,3 eurocent la nuit par véhicule et par kilomètre. Les valeurs que je viens de vous indiquer peuvent être multipliées par deux au maximum dans les régions montagneuses, dans la mesure où la pente de la route, les inversions de température ou l'effet amphithéâtre des vallées le justifient.

Au niveau de la pollution de l'air local, en supplément de la possibilité de variation de la redevance d'infrastructure en fonction des normes Euro plafonnées à 100 % entre le tarif le plus bas et le tarif le plus élevé (tarif déjà présent dans la directive 99/62/CE), l'accord politique prévoit la possibilité d'imposer des coûts liés à la pollution atmosphérique.

Les valeurs maximales imputables sont présentées dans un tableau que je vous présenterai dans un instant. Elles dépendent des normes Euro et du type d'axe. Il s'agit ici à nouveau d'une division suburbain ou interurbain.

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

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

Europese vervoersnetwerk (TEN) en alle andere snelwegen. De richtlijn is niet van toepassing in stedelijke gebieden. De lidstaten mogen boven op het Eurovignet regulerende heffingen invoeren.

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

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

De richtlijn bepaalt de in rekening te brengen maximumwaarden voor lawaaihinder rekening houdend met het tijdstip (dag en nacht) en van het soort weg. De maximaal in rekening te brengen kosten voor lawaaihinder bedragen op voorstedswegen, met inbegrip van snelwegen, overdag 1,1 eurocent en 's nachts 2 eurocent per voertuig en per kilometer. Op interlokale wegen, met inbegrip van snelwegen, bedragen die kosten overdag 0,2 eurocent en 's nachts 0,3 eurocent per voertuig en per kilometer. Die waarden mogen in bergachtige streken met twee worden vermenigvuldigd.

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

Voor vrachtwagens die voldoen

Quels sont les coûts imputables? Je vais vous les donner, mais vous trouverez les chiffres dans le rapport.

Par exemple, pour un véhicule par kilomètre, véhicule répondant aux normes Euro 0, c'est 16 eurocents; Euro 1, c'est 11 eurocents; Euro 2, c'est 9 eurocents; Euro 3, c'est 7 eurocents; Euro 4, c'est 4 eurocents; Euro 5, c'est 0 eurocent jusqu'au 31 décembre 2013 et 3 eurocents par la suite; Euro 6, c'est 0 eurocent jusqu'au 31 décembre 2017 et 2 eurocent par la suite. Pour les véhicules moins polluants, cela reste 0.

Sur les axes interurbains, le tarif est moindre. Il s'agit respectivement de 12 eurocents pour l'Euro 0, 8 eurocents pour l'Euro 1, de 7 eurocents pour l'Euro 2, 6 eurocents pour l'Euro 3, de 3 eurocents pour l'Euro 4, de 2 eurocents pour l'Euro 5 après le 31 décembre 2013 et de 1 eurocent pour l'Euro 6 après le 31 décembre 2017.

Vu le refus d'une grande majorité des États membres de considérer la congestion comme un coût externe, mais également vu la demande de certains États membres de disposer d'un outil de lutte contre la congestion, la solution que nous avons développée et qui a été finalement retenue est la possibilité de variations de la redevance infrastructure selon le lieu ou le temps, afin de réduire la congestion.

Cette variation est soumise à certaines conditions. D'abord, elle doit être transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions, ce qui empêche de distinguer un national d'un étranger ou un résident sur place d'un visiteur.

Ensuite, la variation doit être appliquée en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison. Aucune redevance ne doit être supérieure à 175 du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne visée dans l'article qui le prévoit (soit 275 % en pratique).

Les périodes de pointe durant lesquelles les redevances plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion ne peuvent excéder 5 heures par jour, c'est-à-dire que, durant 5 heures l'augmentation peut atteindre jusqu'à 275 % de la redevance.

Élément important d'un point de vue fiscal: les variations ne peuvent amener un surplus de recettes au-delà des redevances moyennes pondérées; autrement dit, il convient de respecter une neutralité budgétaire.

Enfin, au sujet de l'affectation des recettes issues des redevances de coûts externes, les États membres étaient très divisés. Certains souhaitaient que la directive n'aborde pas du tout ce point, d'autres une obligation d'affectation des recettes. Le compromis trouvé est une recommandation basée sur le compromis "Climat" qui précise que les recettes issues des redevances pour coûts externes devraient être destinées au secteur des transports pour rendre ceux-ci durables ainsi qu'à l'amélioration du système de transports dans son ensemble, en vue notamment de favoriser une tarification efficace, de réduire à la source la pollution due au transport routier, d'atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier, d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de

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

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

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

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

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

consommation de carburant, de construire d'autres infrastructures pour les usagers des transports ou d'étendre les capacités actuelles, d'optimiser la logistique et d'accroître la sécurité routière.

Monsieur Dufrane, la réponse est longue, elle est complète et elle traduit exactement l'accord politique conclu au Luxembourg.

variaties mogen evenmin aanleiding geven tot een meeropbrengst die hoger ligt dan de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing.

09.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je tiens à vous remercier pour cette réponse détaillée et complète. Même si je me rends compte que tout n'est pas parfait dans cette directive, je terminerai sur une note positive en soulignant qu'elle est le fruit d'un travail difficile et de longue haleine qui a duré plus de 18 mois.

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

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

De **voorzitter**: Er was aangekondigd dat de commissie tot 16 u 00 zou vergaderen. De staatssecretaris kan een half uur langer blijven, dus we kunnen nog een aantal vragen behandelen.

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

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

10.01 Peter Logghe (VB): Vanaf 1 juli 2010 mogen de politiediensten de uitzonderlijke transporten niet meer begeleiden. De nieuwe regelingen, vergunningen en opleidingen zijn nog niet allemaal voorhanden. We zitten dus met voorlopige registraties als begeleider. Het is een overgangsmaatregel waarvan we hopen dat ze niet te lang zal duren. Er is toch onduidelijkheid. Het is een periode waarin waarschijnlijk minder controles zullen gebeuren op de nieuwe regels en de toepassing ervan.

Voor het vervoer van vleugels van windmolens waren er vroeger bijvoorbeeld vier wagens en een politiewagen nodig. Door de nieuwe regeling worden dat voortaan negen voertuigen van de bewakingsfirma zelf.

Kunt u mij aangeven of er in de afgelopen maanden controles gebeurd zijn op de toepassing van deze nieuwe regels? Werd er geverbaliseerd? Zo ja, hoe vaak?

Werd er door de nieuwe wet van 20 mei 2010 in een centraal meldpunt voor inbreuken voorzien?

Gelet op het feit dat de veiligheid van veel burgers hierbij wordt betrokken, zou het nuttig zijn om een centraal meldpunt op te richten, voor zover daarin al niet is voorzien. Ik laat mij vertellen dat er momenteel vrij algemeen afgezien wordt van begeleiding door het wettelijk vereiste minimum en dat de politiediensten daarvan op de hoogte zijn.

Vanuit juridisch standpunt maak ik mij zorgen over de mogelijke

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

Il existe également des contradictions avec le code de la route. Théoriquement, seuls les

tegenstrijdigheid met de Verkeerswet. Wordt het niet tijd om dat op te lossen?

Firma's die een tijdelijke vergunning hebben om uitzonderlijke transport te begeleiden houden het verkeer met het verkeersbord C3 op, terwijl zij vroeger onder politiebegeleiding door het rode licht mochten rijden als de straten veilig waren afgezet. Mogen zij dat nu niet meer? Er is geen politiebegeleiding meer en alleen prioritaire voertuigen mogen door het rode licht rijden.

Ook het begrip 'konvooi' zou in de nieuwe wetgeving weggefallen zijn. Kan dat volgens u, mijnheer de staatssecretaris? Zou men uitzonderlijke transporten op die manier niet doen opsplitsen voor groene lichten en op die manier aanleiding geven tot nieuwe onveilige situaties?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Logghe, de begeleidingsvoorwaarden hangen eigenlijk af van de omvang van het uitzonderlijk vervoer en van eventuele gevaarlijke verkeersbewegingen. Tot 1 juli 2010 was het maximale aantal in te zetten private begeleidingsvoertuigen twee voor een uitzonderlijk voertuig, met in bepaalde gevallen, voor langere en bredere transporten, politieondersteuning over het volledige traject. Met de nieuwe regelgeving is het maximaal aantal in te zetten private begeleidingsvoertuigen drie per uitzonderlijk voertuig geworden, namelijk één meer ter vervanging van de permanente politieondersteuning. Om de verkeershinder en de duur van de passage van gevaarlijke doorgangen tot een minimum te beperken, is het samen rijden van verschillende uitzonderlijke voertuigen evenwel niet toegestaan. Ik zal u er straks een voorbeeld van geven.

Aan de hand van de begeleidingsaanmeldingen werden sedert 1 juli in totaal 18 politiecontroles uitgevoerd. 14 transporten waren volledig in orde, 4 waren dat niet. Er werd een pv opgesteld. In 1 geval werd het transport geïmmobiliseerd. De politiediensten worden nu niet voldoende op voorhand geïnformeerd over de reisweg en de timing, waardoor zij moeilijker gerichte controles kunnen doen. Indien de informatie vroeger kan gebeuren, zouden uiteraard meer gerichte controles kunnen worden uitgevoerd.

Momenteel bepaalt de vergunning de melding van de verkeerscoördinator op een adres van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Later zal deze melding aan de politiediensten worden geregeld bij koninklijk besluit van de FOD Binnenlandse Zaken. Voor meer verduidelijking, klachten en vragen in verband met de toelating voor begeleiding raad ik u dan ook aan die dienst te consulteren.

Ik kom dan bij uw derde vraag. Er bestaat eigenlijk geen tegenstrijdigheid. Met de voorgeschreven signalisatie mag men onder bepaalde omstandigheden en binnen strak omlijnde voorwaarden het verkeer stilleggen en staande houden. Bij het verspringen van het groene verkeerslicht kan dit het geval zijn voor het verlaten van het kruispunt.

Dat houdt echter niet in dat het algemene verkeersreglement niet meer nageleefd moet worden, en het geeft hen zeker geen toelating om het verkeer te regelen, alsof ze deel zouden uitmaken van de politie.

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

10.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Les conditions d'accompagnement dépendent de l'ampleur du transport exceptionnel et d'éventuelles situations de circulation dangereuses. Dans le cadre de l'ancien système, deux véhicules d'accompagnement au maximum pouvaient être mis en œuvre et, pour certains transports, une assistance policière était prévue. Dans le cadre du nouveau système, trois véhicules d'accompagnement au maximum peuvent être mis en œuvre. Pour limiter les embarras de circulation ou les situations dangereuses, le déplacement en convoi de plusieurs véhicules exceptionnels n'est pas autorisé.

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

Il n'est nullement question de contradictions par rapport à la

Het rijden in konvooi met meerdere uitzonderlijke voertuigen werd vermeden, precies om verkeersproblemen, zoals onder andere op kruispunten, te vermijden. Langere konvooien betekent immers een langere doorrijtijd, waardoor het omringende verkeer langer wordt opgehouden. Verder brengt het onderbreken van lange konvooien, bijvoorbeeld door het oversteken van kruispunten, meer gevaarlijke toestanden met zich mee door een gebrek aan begeleiding voor - of achteraan het onderbroken gedeelte.

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

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

10.03 Peter Logghe (VB): Bedankt mijnheer de staatssecretaris, mijnheer de voorzitter, mijn repliek zal vrij kort zijn, aangezien het antwoord zeer uitgebreid was. Bedankt daarvoor.

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

Ik neem vooral nota van het feit dat u toch ook toegeeft dat controles momenteel moeilijk zijn doordat de informatie vrij laat wordt verschaft. Wat het centrale meldpunt betreft, geeft u ook toe dat we ons in een overgangsregeling bevinden, en dat het nog wel een tijdje zal duren.

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

Ik wil mij niet uitspreken over een eventuele tegenstrijdigheid. Ik merk alleen op dat u gekozen hebt voor een regeling waarbij uitzonderlijke transporten opgesplitst worden, zodat ze elk apart het groene of rode licht kruisen. Men kan de mening toegedaan zijn dat het misschien nuttiger zou zijn mochten ze allemaal samen in een keer oversteken, en daarbij het verkeer uit de andere richtingen volledig immobiliseren. Dat zou misschien veiliger kunnen zijn. Ik ben de mening toegedaan dat als men dat konvooi in drie stukken moet opsplitsen, het verkeer driemaal geïmmobiliseerd moet worden. Mijnheer de staatssecretaris, ik deel dus niet helemaal uw standpunt dat het opsplitsen tot veiligere situaties leidt. Naar mijn mening is het tegendeel waar. We zullen in ieder geval de resultaten van de evaluaties moeten afwachten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

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

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

11 Samengevoegde vragen van

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

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

11.01 Linda Musin (PS): Monsieur le président, monsieur le

11.01 Linda Musin (PS): Tijdens

secrétaire d'État, parmi toutes les innovations technologiques de ces dernières années, le GPS, qui apporte une aide certaine à l'orientation des conducteurs et rend d'incontestables services, a été adopté en quelques années par la plupart des automobilistes qui en sont particulièrement satisfaits. Pourtant, toute médaille a un revers. En l'occurrence, pour être efficace, le GPS doit être actualisé le plus régulièrement possible. Or, la plupart des utilisateurs ne remettent pas à jour leurs cartes routières et, malgré tout, ces conducteurs font une confiance aveugle à l'appareil, même si les données datent. Ceci peut donner lieu à des pertes de temps, des situations désagréables voire dangereuses. Signalons que des flots d'automobilistes sont parfois déviés pour éviter embouteillages et pertes de temps par des itinéraires champêtres ou résidentiels mal adaptés à ce charroi et ce, au grand désarroi des habitants. Ainsi, on a vu récemment un poids lourd étranger s'embourber dans un petit chemin de campagne renseigné par l'appareil comme constituant le trajet le plus court.

En cas de travaux, les automobilistes ont tendance à suivre leur GPS plutôt que les signalisations qui organisent les déviations. Elles indiquent pourtant les routes les plus faciles et les plus rapides. Parfois, ces impatientes se retrouvent face à des routes barrées car en réfection ou à des ponts fermés. Cela ajoute des pertes de temps à la confusion.

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

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

11.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het gebruik van de gps geraakt steeds meer ingeburgerd. Dat betekent ook dat we daarvan de nadelen beginnen te ondervinden. Niet alleen bij wegenwerken, maar soms ook bij straten waarvan de rijrichting wordt gewijzigd, reageert de gps niet altijd even gepast.

Naar aanleiding van werken, recent, aan het Klaverblad in Lummen, in opdracht van het Vlaams Gewest, maar ook aan de A12 richting Nederland in Zandvliet, stonden borden met een verbodsteken op het gebruik van de gps. Een dergelijk bord is in Nederland al langer ingeburgerd, maar in België nog niet opgenomen in de Wegcode. Dat betekent dat het negeren ervan ook niet beboet kan worden.

Volgens de Vlaamse Automobilisten Bond is het succes in Nederland vooral te danken aan het feit dat, dixit de VAB, de wegenwerken daar beter georganiseerd zijn. Mijnheer de staatssecretaris, de organisatie van wegenwerken is natuurlijk niet uw verantwoordelijkheid. De VAB vermoedt echter dat het verkeersbord in de toekomst vaker te zien zal zijn.

Gelet op het feit dat ook in de toekomst de weggebruiker daarmee volgens de VAB meer geconfronteerd zal worden, had ik graag vernomen wat uw standpunt is omtrent een dergelijk verkeersbord.

wegwerkzaamheden hebben automobilisten de neiging eerder de aanwijzingen van hun gps dan de omleidingsborden te volgen.

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

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

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

Mijnheer de staatssecretaris, dat bord werd vroeger al gebruikt, maar toch nog niet zo vaak. Hebt u eventueel maatregelen genomen, afhankelijk van uw appreciatie?

Hebt u die maatregelen al kenbaar gemaakt aan bijvoorbeeld het Vlaams Gewest, dat daarmee bij wegenwerken frequent wordt geconfronteerd?

11.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, mevrouw Musin, ik weet dat er nieuwe borden in het verkeer te vinden zijn, vooral in Vlaanderen, waarmee de aandacht van de autobestuurders wordt gevestigd op het feit dat zij hun gps best niet gebruiken. Dat was onder meer het geval bij de verkeerswisselaar van Lummen en op de A12 in de richting van Nederland, ter hoogte van Zandvliet.

De pers heeft daarover gerapporteerd. Het was alsof bepaalde steden aanstuurden op het verbod van het gebruik van de gps, wat toch enigszins overdreven is als men de voorbeelden bekijkt die ik zonet aanhaalde.

C'est conformément à la loi relative à la circulation routière que la circulation ne peut être réglée que par les règles générales du Code de la route ou par les règlements complémentaires communaux ou régionaux, portés à la connaissance des usagers de la route au moyen de signaux routiers.

Étant donné le fait que le Code de la route ne prévoit aucun signal routier spécifique permettant d'interdire l'utilisation du GPS, aucun règlement complémentaire dans ce sens ne peut être arrêté. Je ne vois d'ailleurs pas comment contrôler le respect de cette règle sur le terrain. Si le gestionnaire de voirie veut attirer l'attention sur une modification de la voirie ou de la signalisation non encore répertoriée dans le système de navigation du GPS, il est préférable d'utiliser des panneaux d'indication en expliquant bien qu'il s'agit d'une modification de la circulation.

Mijnheer Veys, zeker wat de verkeerswisselaar in Lummen betreft, meen ik dat het veeleer een aanwijzing was, ook al was het geen gereguleerd bord, om te vermijden dat chauffeurs op basis van hun gps de verkeerde weg zouden inslaan. Het is met goede bedoelingen gebeurd, maar strikt volgens de verkeersreglementering was het niet correct.

11.04 **Linda Musin (PS)**: Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour vos indications. Si je vous comprends bien, il serait plus facile que le gestionnaire de voirie prenne lui-même en charge cet aspect puisque rien n'est prévu dans le Code de la route au sujet du GPS. Nous devons nous en remettre alors au sérieux du gestionnaire de voirie.

Le panneau dont il est question est employé depuis longtemps aux Pays-Bas; je me demande donc si cela se fait dans ce pays sans être prévu par le Code de la route. Je dois vous avouer que j'ai fait

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

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

Le panneau placé à Lummen constituait en premier lieu une indication en vue d'éviter que des conducteurs ne se trompent de route sur la base de leur GPS. Bien qu'étant l'expression d'une intention louable, ce panneau était contraire au code de la route.

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

Het verkeersbord waarover we het hier hebben, wordt al geruime tijd gebruikt in Nederland. Ik vraag me

référence aux Pays-Bas sans connaître le cadre réglementaire. Je sais simplement que c'est efficace et je me disais que c'était un exemple à suivre.

af of het Nederlandse verkeersreglement het gebruik ervan regelt.

La question de savoir si le gestionnaire de voirie intervient reste en suspens, mais je vous remercie de votre information au sujet du Code de la route.

11.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik bedank de staatssecretaris voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De heer Wollants, die vraag nr. 610 heeft, zou onderweg zijn.

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

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

12.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit recente mediaberichten blijkt dat Brussels Airport ervoor heeft gekozen om haar samenwerking met de beveiligingsfirma Securitas voor het waarnemen van de bewakingsopdracht op de luchthaven, na ongeveer twintig jaar op te zeggen en vanaf 1 februari 2011 voor deze diensten in zee te gaan met G4S.

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

Ik heb de volgende vragen. Ik neem aan dat deze beslissing moet worden bekrachtigd door de regering. Wat indien er voor 1 februari 2011 nog geen nieuwe regering kan worden gevormd? Deze beslissing valt immers niet onder lopende zaken. Het risico bestaat dan ook dat er op 1 februari 2011 een veiligheidsvacuüm ontstaat.

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

Zitten de staatssecretaris en het consortium van hoofdaandeelhouders op dezelfde golflengte inzake de bewakingsopdrachten? Meer bepaald, heeft men zich enkel op financiële redenen gebaseerd of werden er andere zaken in overweging genomen? Wat met de kwaliteit?

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

De mogelijkheid bestaat dat het personeel van Securitas voor 100 % wordt overgenomen door G4S. De personeelskosten en de visie blijven dezelfde. Als G4S inderdaad aan interessantere voorwaarden levert dan Securitas, kan er dan worden gevreesd voor eventuele addertjes onder het gras?

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

Waarom beperkt men zich tot één speler? Welke spelers in de sector van de beveiliging werden geconsulteerd?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, ik moet in alle duidelijkheid stellen dat de Brussels Airport Company een privaatrechtelijke vennootschap is en dat de beslissing derhalve, zoals het wettelijk hoort, door de raad van bestuur werd genomen, conform de door hem gelanceerde *tender*.

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Brussels Airport Company est une société de droit privé. La décision qui a été prise par le conseil d'administration de changer de firme de gardiennage est, dès lors, parfaitement

Het contract werd aan één maatschappij toegekend, zoals dit

overigens ook in de voorbije twee decennia is gebeurd. De Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij is houder van slechts 25 % van de aandelen. Deze beslissing is derhalve niet onderworpen aan welke goedkeuring ook, noch die van de voor de luchtvaart bevoegde minister, noch die van de voltallige regering. Het directoraat-generaal Luchtvaart heeft wel de wettelijke opdracht toe te zien op de naleving van de toepasselijke beveiligingswetgeving, dat is op de output van het proces.

The Brussels Airport Company is voor die naleving verantwoordelijk verschuldigd aan het directoraat-generaal Luchtvaart. Het toezicht van het directoraat-generaal Luchtvaart houdt tevens in dat het alle betrokken personeelsleden van de onderaannemer dient te certificeren. Zij moeten bij de uitoefening van de veiligheidstaken ook aan de opgelegde vereisten voldoen.

In de praktijk, mevrouw Somers, heeft de firma doodeenvoudig het personeel overgenomen.

conforme à la loi.

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

Le gouvernement ne doit pas sanctionner cette décision. L'État ne détient que 25 % des actions, par le biais de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement. La Direction générale Transport aérien a pour mission légale de veiller au respect de la loi en matière de sécurité et, dans ce cadre, elle doit se porter garante pour tous les membres du personnel du sous-traitant.

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

12.03 Ine Somers (Open Vld): Die beslissing moet dus niet bekrachtigd worden.

12.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Voor ons is het alleen zaak dat er geen onderbreking is. Dat werd gegarandeerd door de manier waarop zij het personeel hebben overgenomen.

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

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

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

13.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag is volgens mijn informatie ook al tot u gekomen en men heeft er al met u over gesproken. Toch sta ik erop de vraag ook in de commissie te stellen.

Er werd een aantal problemen aangekaart inzake internationale zekerheden naar Belgisch recht betreffende de zakenluchtvaart. Meer bepaald zou die markt beperkt worden door een aantal tekortkomingen in de Belgische wetgeving. Drie problemen werden aangehaald: ten eerste het ontbreken van de mogelijkheid tot hypotheekvestiging, ten tweede de niet-ratificatie van het Kaapstadluchtvaartprotocol en, ten derde, het niet-titelconstituerend inschrijvingsregister. De vragen vallen misschien niet allemaal voor honderd procent onder uw bevoegdheid.

Erkent u als staatssecretaris die tekortkomingen en afwijkingen ten opzichte van andere landen? Bestaat er een mogelijkheid hieraan een oplossing te bieden? Zo ja, binnen welke termijn en op welke manier

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

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

zou u eventueel suggereren daaraan tegemoet te komen?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Somers, het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel – zo heet het verdrag officieel, dat wij omschrijven als het Verdrag van Kaapstad – werd gesloten in Kaapstad op 16 november 2001. Het bijhorende protocol bij het Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartmaterieel specifieke aangelegenheden, dat als "Luchtvaartprotocol" wordt omschreven, werd eveneens gesloten in Kaapstad op 16 november 2001. De twee documenten werden vooralsnog niet geratificeerd door België.

De eventuele toetreding tot het Verdrag is een bevoegdheid van de FOD Justitie. Er dient in dat opzicht aan herinnerd te worden dat het Luchtvaartprotocol pas uitwerking kan hebben indien het Verdrag zelf ook werd geratificeerd.

Het Belgische recht heeft geen specifieke regels voor de vestiging van zakelijke zekerheidsrechten op luchtvaartuigen. Bovendien vormt de registratie van luchtvaartuigen in het Belgisch luchtvaartregister op zich geen bewijs voor de eigendom of het bestaan van eventuele zakelijke zekerheidsrechten op het luchtvaartuig.

Afhankelijk van de situatie dient de schuldeiser die zijn aanspraken op de schuldenaar zeker wenst te stellen, te opteren voor de Belgische zekerheidsrechten, die gelden voor alle roerende goederen of andere naar Belgisch recht toegelaten technieken. De huidige Belgische hypotheekwetgeving laat geen vestiging van hypotheeken op roerende goederen toe, omdat het niet mogelijk is afgeleide zakelijke rechten met een volgrecht op een roerend goed te vestigen en een hypotheek zonder volgrecht te veel risico's zou opleveren.

Omdat luchtvaartuigen in België als roerende goederen beschouwd worden, volgt uit de artikelen 45 en 46 van de Hypotheekwet van 16 december 1851 dat naar Belgisch recht geen hypotheek op luchtvaartuigen kan worden gevestigd. In een uitzondering op dat principieel verbod van hypotheeken op roerende goederen wordt enkel voorzien voor de vestiging van hypotheeken op een zee- of binnenschip. Daar kan het dus wel. Een gelijkaardige uitzondering voor luchtvaartuigen werd niet in de huidige Hypotheekwet opgenomen.

Daarom wordt momenteel door de diensten van het Directoraat-generaal Luchtvaart bestudeerd welke de meest aangewezen techniek is om doeltreffend aan de hierboven beschreven situatie tegemoet te komen. Wij staan daar namelijk positief tegenover.

Voor een uitwerking van een oplossing zal er moeten worden samengewerkt met de andere federale overheidsdiensten die voor de materie bevoegd zijn, met name Justitie en Financiën.

Een eerste oplossing zou erin kunnen bestaan de Belgische hypotheekwetgeving in die zin aan te passen dat hypotheeken ook zouden kunnen worden gevestigd op luchtvaartuigen.

Een andere oplossing die een wijziging van de geldende Belgische hypotheekwetgeving zou vermijden en toch de vestiging van

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

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

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

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

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

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

hypotheken op luchtvaartuigen in België zou toelaten, zij het dan in de vorm van een internationaal zakelijk recht, is de toetreding van België tot het Verdrag van Kaapstad en het bijhorende Luchtvaartprotocol.

Dat zijn twee mogelijkheden. Wij zijn er voorstander van, maar dat moet dan door Financiën en Justitie worden geregeld. Wij bekijken wat de meest voor de hand liggende oplossing is.

13.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Aangezien de heer Wollants blijkbaar nog steeds onderweg is, geef ik het woord aan de heer Seminara.

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

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

14.01 Franco Seminara (PS): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai déjà attiré votre attention sur la situation des personnes obèses ayant de graves difficultés à boucler leur ceinture de sécurité en voiture, que ce soit comme conducteur ou encore comme passager.

En réponse à ma question relative à la prise en considération de mesures spécifiques à leur égard, vous évoquiez la possibilité d'utiliser une "rallonge", qui pouvait être demandée au CARA (Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules), auprès de l'IBSR. Or, de l'avis même du porte-parole de l'IBSR, le CARA n'est pas apte à répondre à cette demande. De fait, celui-ci n'a pas vocation à fournir du matériel aux particuliers. C'est donc au marché, et notamment aux constructeurs de véhicules, de pourvoir à la demande pour ce type de matériel.

Aujourd'hui, il me revient cependant qu'il est quasiment impossible de se procurer des "allonges" sur le marché belge. Cela contrarie bien sûr les personnes obèses qui sont ainsi dans l'impossibilité de répondre à leur désir bien naturel de sécurité au volant, mais également certaines familles qui se voient dans l'impossibilité d'attacher correctement certains modèles de sièges auto pour enfants.

Aussi, je souhaite aborder avec vous la question de la disponibilité des prolongateurs de ceintures de sécurité. Au-delà de la possibilité d'exemption du port de la ceinture comme dernier recours, c'est bien du droit à la sécurité routière pour tous qu'il s'agit.

Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi est-il si difficile d'en trouver sur le marché belge? Que peut-on faire pour y remédier?

Quelles démarches les personnes concernées doivent-elles accomplir pour disposer d'une ceinture de sécurité adaptée à leur morphologie?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Seminara, dans votre question parlementaire n° 29 du 15 septembre 2010, vous

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

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

14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Wat betreft de

m'aviez déjà demandé si l'arrivée d'un prolongateur de ceinture sur le marché belge était envisageable. Concernant la disponibilité des prolongateurs de ceintures, il ne m'appartient pas de vous renvoyer vers une firme privée.

Cela dit, contrairement à ce que vous affirmez – ainsi que la presse d'ailleurs –, il est possible d'acheter sur internet des allonges pour les ceintures de sécurité pour les personnes en surpoids. Ces allonges doivent tout simplement être conformes à la directive européenne 77/541/CEE.

Je vous ai renvoyé au Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) qui n'a toutefois pas de vocation à fournir de matériel aux particuliers, mais qui peut vous donner des conseils en matière d'adaptation ou de transformation d'un véhicule.

La longueur des ceintures de sécurité actuelle est fonction du recul des sièges. Une autre piste possible pouvant aider les personnes obèses est de transformer le véhicule en rallongeant les rails coulissants des sièges, par exemple, pour autant que les règles d'homologation des véhicules soient respectées.

Votre demande reste donc possible, mais il est préférable de passer par le CARA pour information.

14.03 Franco Seminara (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous entends bien. Pourtant, lorsque je discute de cette situation avec des personnes de forte corpulence, elles insistent sur la difficulté de se procurer des rallonges de ceinture sur le marché belge. J'espère donc que des améliorations seront apportées en vue d'y mettre fin. Voilà qui nous donne l'impression de devoir emprunter un chemin de croix pour obtenir cette rallonge de sécurité. Peut-être convient-il de s'accrocher!

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.27 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.27 uur.*

beschikbaarheid van verlengstukken voor veiligheidsgordels, is het niet aan mij om u te verwijzen naar een privéfirma. Verlengstukken voor veiligheidsgordels moeten beantwoorden aan de Europese richtlijn 77/541/EG.

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

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