

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.

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.

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.

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.

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

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.

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.

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

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

02 Samengevoegde vragen van

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

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

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

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

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

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

02.01 Valérie De Bue (MR): 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?

02.02 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 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 trapsgewijs opschrijven van de opleiding 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 Kattrin 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 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 rijsscholen, 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.

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.

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.

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.

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 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.

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 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 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 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 betreurt 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 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.

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 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?

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

06.01 Kattrin Jadin (MR): 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?

06.02 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 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 Katrin 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.

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.

07.03 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.

*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.

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.

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.

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.

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.

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?

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

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.

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.

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 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?

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 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.

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 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.

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.

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

Firma's die een tijdelijke vergunning hebben om uitzonderlijk 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 omliggende 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.

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

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.

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.

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 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 impatients 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.

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 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.

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.

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.

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?

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?

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*.

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 verantwoording 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.

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 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 hypotheek 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 hypotheek op roerende goederen wordt enkel voorzien voor de vestiging van hypotheek 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 hypotheeken 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 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.