

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 16 JUNI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 16 JUIN 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "slaperige bestuurders" (nr. 4831)

01.01 Jean-Luc Crucke (MR): Volgens Franse statistieken kreeg een bestuurder op drie al eens af te rekenen met slaperigheid achter het stuur en verklaart 4 procent van de bevraagde bestuurders ternauwernood aan een ongeval ontsnapt te zijn. Zijn er in ons land vergelijkbare statistieken beschikbaar? Hoe wordt dat fenomeen in België aangepakt? Moeten de automobilisten gesensibiliseerd worden voor de risico's van slaperigheid achter het stuur? Zijn er beleidsmaatregelen mogelijk?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Na alcohol, onaangepaste snelheid en verstrooidheid is slaperigheid de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. Die veiligheidsfactor blijft echter miskend en we beschikken in dat verband niet over precieze cijfers. Naar schatting 10 à 20 procent van de verkeersongevallen en 25 procent van de ongevallen waarbij geen ander voertuig betrokken is, zouden aan slaperigheid te wijten zijn.

Beroepschauffeurs worden nu al aan een medisch onderzoek onderworpen, waarbij ze worden getest op grond van criteria zoals slaperigheid, slaapapneu en waakzaamheid. De inachtneming van de rij- en rusttijden draagt natuurlijk ook bij tot het voorkomen van slaperigheid achter het stuur. Het komt er allereerst op aan om, in samenwerking met de beroepsorganisaties, de privébestuurders en de beroepschauffeurs te sensibiliseren voor de gevaren van vermoeidheid. Ik zal het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vragen zich over deze kwestie te buigen en een actieplan te ontwikkelen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken over "de plannen van de federale regering in verband met het federaal verkeersveiligheidsfonds en de depenalisering van de boetes voor overtredingen van de eerste en tweede graad" (nr. 4905)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR): In het kader van het eerste pakket institutionele hervormingen vrezen de gemeenten dat ze door de depenalisering van de verkeersboetes de 32 miljoen euro uit het federaal Verkeersboetefonds zullen mislopen. De *Union des villes et des communes de Wallonie* is bovendien van oordeel dat de afhandeling van ongeveer 10.000 kleine verkeersovertredingen per jaar niet tot de opdrachten van de gemeenten behoort.

Kan u die cijfers bevestigen? Is het mogelijk om voor compenserende ontvangsten te zorgen? Vreest u niet dat het werk van de justitie op die manier naar de gemeenten wordt doorgeschoven, met alle gevaren van

dien, en dat de gemeenten als het ware tot rechtbanken worden omgevormd? Bestaat er geen gevaar dat door het doorschuiven van die opdrachten naar een plaatselijk bestuur de inbreuken in de perceptie gebanaliseerd worden?

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het gaat hier om twee verschillende zaken: het Verkeersveiligheidsfonds enerzijds en de depenalisering van de boetes voor overtredingen van de eerste en de tweede graad anderzijds.

De onlangs goedgekeurde programmawet voorziet in een wijziging van de wet betreffende het Verkeersveiligheidsfonds. Voor 2008 zullen de politiezones over dezelfde bedragen kunnen beschikken als in 2007, voor zover evenveel middelen beschikbaar zijn. Het voorlopige cijfer voor 2008 is 93 miljoen, terwijl dat in 2007 98 miljoen was.

Met ingang van 2009 blijft de basisverdeling voor 2008 behouden, maar de bijkomende inkomsten ten aanzien van de geïndexeerde inkomsten voor 2007 worden verdeeld op grond van het Gewest dat die middelen heeft bijgedragen, zulks om meer rekening te houden met de inspanningen van de Gewesten op het stuk van verkeershandhaving. Die regeling blijft behouden voor de daaropvolgende jaren.

Het wetsvoorstel over de Staatshervorming voorziet in de gewestelijke depenalisering voor de overtredingen van de eerste en de tweede graad en de snelheidsovertredingen tot 30 kilometer per uur. Vanaf 2010 kunnen de Gewesten dus regels uitvaardigen betreffende de administratieve boetes voor die overtredingen en de inkomsten daarvan innen.

Het is niet zo eenvoudig te berekenen hoeveel die boetes globaal opbrengen, hoewel zo'n 80 procent van het Verkeersveiligheidsfonds bestaat uit de inkomsten van de boetes voor die overtredingen in het kader van de onmiddellijke inning. Eens die inkomsten naar de Gewesten gaan, zal het Fonds nog enkel beschikken over de inkomsten van de boetes voor de overtredingen van de derde en de vierde graad en voor de snelheidsovertredingen van meer dan 30 kilometer per uur.

Deze bevoegdheid wordt overgedragen aan de Gewesten. Indien die meer bevoegdheden willen inzake verkeersveiligheid, moeten ze ook de verantwoordelijkheden en lasten die daarmee samenhangen op zich nemen. De Gewesten hebben er belang bij voor een performante zonale politie te zorgen, die in staat is om de gewestelijke doelstellingen ter zake te halen.

De politiezones worden beheerd door de gemeenten (met name door de politiecolleges en de politieraden, die verantwoordelijk zijn voor hun financieel evenwicht). Ook voor de Gewesten, als toezichhoudende overheid, is een rol weggelegd. We kunnen dus bezwaarlijk zeggen dat justitiële taken naar de gemeenten worden doorgeschoven. Bovendien is die bevoegdheidsoverdracht een goede zaak voor het beheer van de lokale problemen op het vlak van preventie en repressie.

02.03 **Jean-Luc Crucke** (MR): Uw antwoord is duidelijk, dat is alvast een goede zaak, maar u zal de *Union des villes et communes wallonnes* daarmee niet geruststellen. De weg die u heeft bewandeld, vertaalt zich in een compromis op zijn Belgisch.

Op grond van uw antwoord kunnen de gewestelijke overheden op hun verantwoordelijkheid gewezen worden. Ondanks hetgeen u heeft gezegd, vrees ik dat de gemeenten nog maar eens verzocht zullen worden taken uit te voeren waar ze onvoldoende voor toegerust zijn. Dat debat zal moeten worden gevoerd tussen de Gewesten en de gemeenten.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De verantwoordelijkheid ligt in eerste instantie bij de Gewesten, en vervolgens bij de samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten.

Sommige gemeenten zijn zeer waakzaam en vragen het Gewest om de nodige maatregelen te nemen met het oog op een maximale veiligheid op hun grondgebied. Andere gemeenten stellen zich lakser op. Er is nood aan duidelijke afspraken tussen de gewestelijke en de gemeentelijke autoriteiten.

02.05 **Jean-Luc Crucke** (MR): Ik ben woonachtig in het Waals Gewest en maak me soms wat zorgen over de manier waarop een en ander in praktijk wordt gebracht. U zegt dat sommige gemeenten strenger zijn dan andere. Dat kan wel, maar soms moet men ook tientallen brieven sturen aan het Gewest voor er iets

beweegt.

02.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Sommige burgemeesters reageren sneller dan andere.

02.07 **Jean-Luc Crucke** (MR): Sneller dan ik? Dat kan niet!

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de minimumsnelheid op autowegen" (nr. 5124)**

03.01 **Xavier Baeselen** (MR): Ik wil het met u hebben over artikel 21 betreffende het verkeer op autosnelwegen, dat bepaalt dat de toegang tot de autosnelwegen verboden is voor voertuigen die op een horizontale weg de snelheid van 70 kilometer per uur niet kunnen bereiken, en dat niet met een lagere snelheid dan 70 kilometer per uur mag worden gereden, behalve wanneer een lagere snelheid wordt opgelegd door verkeersborden. Overdreven snelheid is natuurlijk gevaarlijk, maar te traag rijden is dat vaak evenzeer.

Worden er maatregelen genomen om de minimumsnelheid op de autosnelwegen te doen respecteren? Bestaan er statistieken betreffende het aantal overtredingen in dat verband?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De federale politie is bevoegd voor de vaststelling van de niet-inachtneming van de minimumsnelheid op de autosnelweg, maar dat type overtreding kan enkel visueel worden vastgesteld, bij wegcontroles. Daartoe kan gebruik worden gemaakt van de Providavideocamera aan boord van een burgervoertuig van de politie. Op dit ogenblik bestaan er geen statistieken met betrekking tot dat type overtreding.

03.03 **Xavier Baeselen** (MR): We moeten de opritten controleren om ervoor te zorgen dat te trage voertuigen, die soms ongevallen veroorzaken, de autosnelweg niet kunnen oprijden. Vandaag wordt er dus enkel gebruik gemaakt van een burgervoertuig dat uitgerust is met een videocamera?

03.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Inderdaad.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de massale verdwijningen van auto's" (nr. 5426)**

04.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Volgens een krant verdwijnen er in België jaarlijks 250.000 voertuigen. Dat verschijnsel zou voornamelijk veroorzaakt worden door de manier waarop de DIV voertuigen inschrijft. Het zou gaan om illegaal uitgevoerde voertuigen of voertuigen met valse nummerplaten. Het is de bestuurder die geïdentificeerd wordt, niet het voertuig.

Kan u die cijfers bevestigen? Welke maatregelen worden er getroffen om die fraude wettelijk onmogelijk te maken en om tevens dat risico te voorkomen, wanneer men vermoedt dat die voertuigen waarvan men het spoor bijster is, wel degelijk nog gebruikt worden.

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik moet die cijfergegevens vooreerst enigszins nuanceren. In de pers werd gewag gemaakt van 250.000 verdwenen voertuigen, maar blijkbaar gaat het om voertuigen waarvan de nummerplaat geschrapt werd, en die in ons land niet op naam van een nieuwe houder werden heringeschreven.

Voertuigen worden in België ingeschreven op naam van de persoon. Via de nummerplaat wordt de houder geïdentificeerd, niet het voertuig. Wanneer een nummerplaat wordt geschrapt of toegekend aan een ander voertuig van dezelfde houder, weet de DIV niet wat er met het vorige voertuig is gebeurd. Me dunkt dat men zich niet al te veel zorgen hoeft te maken over die verdwijningen. We kunnen redelijkerwijs aannemen dat de meeste van die wagens gesloopt of uitgevoerd worden.

Het zou natuurlijk beter zijn indien de voertuigen traceerbaar waren. Daarom ontwikkelt mijn administratie de databank 'authentieke bron voertuigen' waardoor voertuigen traceerbaar worden en een meer betrouwbaar verband kan worden gelegd tussen het voertuig en de houder ervan.

04.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Het is inderdaad ook belangrijk om de traceerbaarheid van de voertuigen te verzekeren, om te kunnen vaststellen of ze niet voor illegale doeleinden gebruikt worden.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Marie-Martine Schyns aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het onbeperkt gratis parkeren voor personen met een handicap" (nr. 5469)

05.01 Marie-Martine Schyns (cdH): Personen met een handicap die houder zijn van een parkeerkaart, mogen niet de facto in alle gemeenten van het land gratis parkeren. Er zijn aanzienlijke verschillen tussen de gemeenten. Mensen met een beperkte mobiliteit zeggen mij dat ze erg verwonderd zijn over de uiteenlopende situaties die onvoorspelbare moeilijkheden meebrengen: moeizaam heen- en weergeloop van en naar de parkeerautomaat, moeite om tot bij de automaat te geraken en geen zekerheid dat men zonder hulp zal kunnen parkeren.

Zou het niet mogelijk zijn om een homogene regelgeving op te leggen, bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat de parkeerkaart automatisch recht geeft op gratis parkeren?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De Wegcode bepaalt dat de beperkte parkeertijd niet geldt voor voertuigen die bestuurd worden door gehandicapte personen die hun speciale parkeerkaart gebruiken, wat voor hen reeds een groot voordeel betekent.

De regelgeving inzake het betalend parkeren is uitsluitend van toepassing op parkeerplaatsen op de openbare weg. Ze voorziet overigens niet in de mogelijkheid voor gehandicapte personen die houder zijn van een speciale parkeerkaart, om overal gratis te parkeren.

De steden en gemeenten moeten er grotendeels zelf voor zorgen dat er op hun grondgebied een parkeerbeleid gevoerd wordt dat het best is afgestemd op de lokale behoeften.

De parkeermodaliteiten- en voorwaarden moeten vermeld worden op de parkeermeters- of automaten. Op die manier kunnen de betrokkenen vaststellen of zij al dan niet gratis mogen parkeren.

05.03 Marie-Martine Schyns (cdH): U zegt dat die maatregel niet van toepassing is op een privéterrein. De parkings op de privéterreinen van de gemeente vallen dus buiten die regeling en in beide gevallen - of het nu gaat om een privéterrein van de gemeente of om de gemeentelijke regelgeving - zijn er verschillen tussen de gemeenten. De federale overheid kan geen harmonisering opleggen.

05.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik ga vanuit Brussel geen maatregelen nemen om iets te regelen in een gemeente waar ik de situatie niet ken.

Bovendien hangt een en ander ook af van de toekenningsvoorwaarden waaronder de concessies door de gemeenten worden toegestaan.

U zal begrijpen dat het niet aan het federale niveau is om de gemeenten te vertellen wat hun te doen staat, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden die ze beter dan wie ook, en zeker beter dan het federale beleidsniveau, kennen.

05.05 Marie-Martine Schyns (cdH): Iedereen vindt de gemeentelijke autonomie natuurlijk erg belangrijk. Voor de gemeenten is het echter niet zo'n eenvoudige zaak om een en ander te harmoniseren en een meer algemene regel uit te vaardigen.

05.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Waar het op aan komt, is dat het federale niveau de gemeentelijke autonomie in acht neemt.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie met betrekking tot de verkeersboetes" (nr. 5856)
- mevrouw **Linda Musin** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verkeersveiligheid" (nr. 5851)
- mevrouw **Valérie De Bue** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het effect van boetes op het gedrag van de weggebruikers" (nr. 5929)

De **voorzitter**:

06.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Volgens een onderzoek van de KULeuven zijn er grosso modo drie motieven om de verkeersregels te respecteren: om een boete te vermijden, om geen schuldgevoel te moeten hebben en omdat de verkeersregels zelf belangrijk worden gevonden. Weggebruikers die uit angst voor de boetes de regels volgen, worden echter niet vaker bekeurd dan anderen. Het onderzoek bewijst volgens de organisatie Touring dat flitspalen eigenlijk niets uithalen. Het BIVV is daarover een andere mening toegedaan.

Wat vindt de staatssecretaris van het standpunt van Touring? Welke andere conclusies trekt de staatssecretaris uit deze studie? Plant de staatssecretaris bepaalde initiatieven om een draagvlak voor het effectief navolgen van verkeersregels tot stand te brengen? Indien een van de conclusies van de studie zou zijn dat men de controles op peil moet houden, plant de staatssecretaris dan samen met de minister van Binnenlandse Zaken ter zake bepaalde initiatieven?

06.02 **Valérie De Bue** (MR): Ook ik heb opgekeken van de conclusies van die KUL-studie.

Boetes zouden de weggebruikers er niet toe aansporen om minder overtredingen te begaan. Het zou doeltreffender zijn de weggebruikers bewuster te maken van de verkeersveiligheid door hen op hun gedrag te wijzen en een mentaliteitswijziging na te streven.

Heeft u kennisgenomen van die studie? Staaf die studie andere gegevens waarover u beschikt? Kan er bij het voeren van het verkeersveiligheidsbeleid rekening worden gehouden met die conclusies? Hoe? Zullen er meer preventiecampagnes gevoerd worden met het oog op de verkeersveiligheid, daar de sensibilisatie van de weggebruikers van essentieel belang is? Ik had gedacht aan een campagne zoals de huidige campagne voor de netheid in Brussel-Stad, waarbij prominenten ingezet worden die een zekere geloofwaardigheid of zelfs een erkend gezag uitstralen. Kunnen dergelijke campagnes in overweging worden genomen? Zullen de controles in dit verband opgevoerd of op een voldoende hoog peil worden gehouden om te voorkomen dat bestuurders het weer wat minder nauw zouden nemen met de verkeersregels?

06.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De conclusies van die studie zijn op het eerste gezicht omstreden en mikten duidelijk op media-aandacht.

Er wordt ingegaan op de intrinsieke en extrinsieke middelen die nuttig zijn om het rijgedrag veiliger te maken. Voor een intrinsiek veilig rijgedrag is er *education* (de Engelse term) nodig; in het andere geval moet er een beroep worden gedaan op *enforcement*, maar controle en boetes hebben slechts een tijdelijk effect. Me dunkt dat men het *engineering*-aspect – een externe motiverende factor, zoals de snelheidsbegrenzers bijvoorbeeld – hierbij uit het oog is verloren.

Bestuurders – en zeker de jongeren – stemmen hun rijgedrag ook af op dat van de andere weggebruikers. Jammer genoeg strekt het gedrag van de anderen niet steeds tot voorbeeld!

De intrinsieke motivering is de belangrijkste. De sensibiliseringscampagnes dragen daartoe bij, aangezien zij een breder sociaal draagvlak creëren en er ook mee voor zorgen dat wegcontroles en strafrechtelijke sancties aanvaardbaar worden.

Opvoeding en sensibilisatie zijn noodzakelijk, maar dat is niet genoeg.

Aan een efficiënte weginrichting is te lang geen aandacht geschonken, en dat heeft te veel situaties veroorzaakt waarin de woon- en verkeersfuncties met elkaar botsen. De Gewesten en de gemeenten leveren vandaag enorme inspanningen op dat stuk.

In Vlaanderen levert men heel wat inspanningen op het vlak van sensibilisering, de installatie van flitspalen en de aanpassing van de weginfrastructuur. Het dalend aantal verkeersslachtoffers is het beste bewijs dat die maatregelen tot resultaten leiden.

Wallonië heeft op het stuk van de weginrichting vooruitgang geboekt, en zal zijn achterstand met betrekking tot de installatie van flitspalen wegwerken.

Het Brusselse Gewest heeft op de gevaarlijke kruispunten camera's geïnstalleerd. Repressie moet beschouwd worden als de beste preventie van gevaarlijk rijgedrag.

In de studie over de impact van de boetes op de motivatie van de weggebruikers wordt benadrukt dat niet de hoogte van de boete, maar wel de subjectieve pakkans bepalend is, bij voldoende wegcontroles.

Niet iedereen kan intrinsiek gemotiveerd worden voor de naleving van elke verkeersregel, altijd en overal.

Ik denk dat externe factoren, zoals de controles, gecombineerd met een bewustwording door communicatie, een duurzaam, veilig en sociaal gedrag in de hand kunnen werken.

(Nederlands) Het is niet alleen voldoende dat men het juiste rijgedrag kent en dat men het kan en wil uitvoeren, maar men moet het in de praktijk ook nog effectief uitvoeren. Een veilig en sociaal rijgedrag moet worden aangeleerd en moet gedragen worden door de maatschappij.

Tegen 2010 wil de regering het aantal verkeerdoden verminderen tot maximum 750. Daarvoor zullen verhoogde inspanningen op het vlak van handhaving en communicatie nodig zijn.

06.04 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Ik ben het eens met deze analyse van de staatssecretaris. Als we het aantal verkeersdoden willen verminderen, dan is zowel sensibilisatie als controle nodig.

Vele bestuurders willen wel in de eigen woonwijk de verkeersregels respecteren, maar elders is dat blijkbaar een stuk moeilijker af te dwingen. Ik heb wel al opgemerkt dat de snelheid op de autosnelwegen ondertussen gedaald is. We zijn dus op de goede weg om de ambitieuze doelstellingen te halen.

06.05 Valérie De Bue (MR): Ik noteer dat deze studie niet echt representatief is, en dat een evenwicht tussen opvoeding en repressie nodig blijkt.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de aanwezigheid van een 'veiligheidshamer' in auto's" (nr. 5865)

07.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): In Nederland heeft de minister van Mobiliteit de autosector opgeroepen om de veiligheidshamer standaard in elke auto te monteren. Dit werktuig kan worden gebruikt om een ruit te breken wanneer men niet meer via de portieren uit de wagen kan geraken. Er bestaat in Nederland ook een website (www.hulpbijautotewater.nl) met tips om uit de auto te ontsnappen wanneer die in het water is geraakt.

Bij hoeveel wagens die in ons land verkocht worden, wordt standaard zo een veiligheidshamer geleverd? Wat is de mening van de staatssecretaris over de standaard montering ervan? Zal hij wat dit betreft contact opnemen met de sector?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe *(Nederlands)*: Ik beschik niet over cijfermateriaal betreffende het aantal verkochte veiligheidshamers in België. In Nederland belanden er per jaar ongeveer 750 auto's in het

water, waarbij er vijftig tot zestig doden vallen omdat de slachtoffers de auto niet tijdig kunnen verlaten. Men gaat er in Nederland vanuit dat een veiligheidshamer op een goed bereikbare plaats het aantal doden sterk kan doen verminderen. Nederland is echter een waterland, België niet, dus neemt deze problematiek hier niet dezelfde proporties aan. Uiteraard zijn wij niet gekant tegen een dergelijke veiligheidshamer, maar een verplichting is niet aangewezen. Nuttige tips voor wie met zijn auto in het water belandt, komen wel af en toe aan bod in artikels en tv-programma's als *Kijk Uit*. Zo moet men bijvoorbeeld wachten tot de auto volledig onder water is gezonken vooraleer de ruit te breken. Verder is het essentieel dat bij montage van zo een veiligheidshamer dit gebeurt op een makkelijk bereikbare plaats voor bestuurder en passagiers en dat de hamer zeker niet gaat rondslingeren als een mogelijk projectiel.

Contact met Febiac bevestigt echter dat deze problematiek niet zo relevant is voor België.

07.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Uiteraard heeft Nederland een verschillende geografische situatie, maar ik wou vooral weten of de problematiek ook in ons land al onderzocht was.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de door een laagvliegend vliegtuig veroorzaakte mini-wervelwind" (nr. 5866)

08.01 Xavier Baeselen (MR): In Erps-Kwerps zou een laagvliegend vliegtuig een minitornado hebben veroorzaakt. De dakpannen van een huis werden weggeblazen en kwamen op het terras terecht. Gelukkig vielen er geen slachtoffers. Een identiek voorval heeft zich eerder al eens voorgedaan, en toen hebben de bewoners van het getroffen huis hun dak moeten renoveren. Naar verluidt worden de huizen in die zone wel vaker beschadigd bij soortgelijke incidenten.

De burgemeester van de gemeente betreurt dat er geen oplossing gevonden werd. Hij vraagt Brussels Airport Company (BAC) de herstellingskosten te betalen en wil ook dat er boetes opgelegd worden aan de luchtvaartmaatschappijen. Het enige antwoord van BAC was dat bewoners gevraagd werden te noteren welke vliegtuigen precies schade toebrengen aan de daken. Dat lijkt me niet echt ernstig.

Hoeveel soortgelijke incidenten werden er al geregistreerd? Hoe kunnen dergelijke problemen vermeden worden? Hoe worden de omwonenden die het slachtoffer zijn van zulke incidenten vergoed?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De gemeentebesturen van de betrokken omwonenden hebben de administratie inderdaad op de hoogte gebracht van schade aan de daken als gevolg van het opstijgen of het landen van vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal. Het gerecht is bevoegd voor dat probleem, maar het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) heeft contact opgenomen met de luchthavenexploitant om een oplossing te zoeken.

De luchthavenuitbater BAC deelt ons mee dat een aantal omwonenden deze zaak voor de rechter heeft gebracht en dat binnen enkele dagen een uitspraak wordt verwacht. BAC voert aan dat de betrokken vliegtuigoperators aansprakelijk zijn, en dat zijn aansprakelijkheid zich beperkt tot het grondverkeer. De hangende processen zullen ongetwijfeld meer duidelijkheid brengen.

In afwachting van een oplossing heeft het DGLV de gemeentebesturen aangeraden hun inwoners te vragen zoveel mogelijk bewijzen te verzamelen met het oog op de aanvraag om schadeloosstelling bij de luchthavenbeheerder of voor de rechtbank. De gemeentebesturen kunnen ook preventieve maatregelen nemen, en voor nieuwbouw bijvoorbeeld eisen dat het dak beter bestand moet zijn tegen overvliegende vliegtuigen.

Ten slotte heeft het DGLV de luchthavenexploitant gevraagd gegevens met betrekking tot de klachten van de omwonenden over te zenden, teneinde te kunnen uitmaken welke vliegtuigtypes vaak schade veroorzaken, en in voorkomend geval specifieke maatregelen te nemen. Indien inderdaad blijkt dat met de beschuldigende vinger gewezen kan worden naar bepaalde vliegtuigtypes, zal ik maatregelen nemen wat het gebruik van de luchthaven door dat soort vliegtuigen betreft.

08.03 Xavier Baeselen (MR): De luchthavenuitbater is dus wel degelijk verplicht een burgerlijkeaansprakelijkheidsverzekering te nemen. Daarvan wil hij op dit ogenblik echter klaarblijkelijk geen

gebruik maken.

08.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Na het vonnis zullen we daar meer over weten.

08.05 **Xavier Baeselen** (MR): Naast de noodzaak om de daken te verstevigen, zouden we ons moeten afvragen of er eventueel niet onteigend moet worden.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de moeilijkheden bij het opsporen van de identiteit van buitenlandse bestuurders bij gedepenaliseerde parkeerovertredingen" (nr. 5916)**

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): In 2003 werd een aantal lichte parkeerovertredingen 'gedepenaliseerd' en uitbesteed aan parkeerbedrijven. De vervolging van buitenlandse overtredders blijft echter een moeilijke zaak.

In 2006 ratificeerde ons land het Verdrag van Prüm. Artikel 12 van dit verdrag bepaalt dat de verschillende aangesloten landen elkaar inzage zouden geven in de gegevens betreffende buitenlandse bestuurders bij de vervolging van strafbare feiten en overtredingen. Klopt het dat dit verdrag eigenlijk geen oplossing biedt bij de vervolging van de gedepenaliseerde parkeerovertredingen? Klopt het dat de auto's van buitenlandse bestuurders in principe op basis van artikel 54bis van de verkeerswet geblokkeerd mogen worden via een wielklem? Is er een KB nodig om dit principe operationeel te maken? Kan de bevoegdheid om de wielklem te hanteren worden doorgegeven aan de parkeerbedrijven of gaat dit dan weer te ver?

09.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het Verdrag van Prüm is niet van toepassing op de gedepenaliseerde parkeerovertredingen. Momenteel wordt er wel gewerkt aan bilaterale akkoorden met de buurlanden. Het akkoord met Frankrijk is zo goed als rond en met Nederland en Luxemburg zijn de onderhandelingen volop aan de gang.

Het is de bedoeling om op termijn gegevens betreffende nummerplaten van buitenlandse overtredders uit te kunnen wisselen. De Europese Commissie zal ter zake initiatieven nemen. Ik vind dat zo een gegevensuitwisseling ook mogelijk moet zijn in geval van gedepenaliseerde overtredingen.

Sinds 2005 voorziet de wet in de mogelijkheid van het gebruik van een parkeerklem bij parkeerovertredingen. Dat systeem is tot nu toe nog nooit toegepast, hoewel het de buitenlandse overtredder tot betalen zou dwingen. Ik laat dit punt nog nader onderzoeken. Ook zal ik nagaan of gemeenten de wielklem ook zouden kunnen gebruiken bij gedepenaliseerde overtredingen.

09.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Buitenlandse parkeerovertredders ontsnappen momenteel dus aan elke sanctie. Vermits er wordt gewerkt aan het probleem, mogen we gelukkig hopen op een oplossing,

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de oorzaken van ongevallen met vrachtwagens" (nr. 5966)**

10.01 **Guido De Padt** (Open Vld): Uit een onderzoek van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) blijkt dat lang niet altijd het rijgedrag van vrachtwagenbestuurders, doch ook andere factoren aan de basis liggen van een ongeval met een of meerdere vrachtwagens. Een belangrijke andere factor is de weginfrastructuur. De VAB heeft een 'zwarte' lijst opgesteld van risicofactoren met betrekking tot de weginfrastructuur. Aangezien men tegen 2030 een toename van het vrachtvervoer met 50 procent verwacht, vormt dit steeds meer een ernstig probleem. Het onderzoek benadrukt ook het belang van een grondige ongevallenanalyse om te kunnen komen tot een efficiënt actieplan.

Wat is de visie van de staatssecretaris ter zake? Denkt hij dat onze verkeersinfrastructuur de verwachte sterke groei van het vrachtwagenvervoer zal aankunnen? Welke aanpassingen zullen eventueel nog nodig zijn? Gaat hij concreet werk maken van een ernstige ongevallenanalyse?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik heb kennis genomen van dit onderzoek. De studie lokaliseert een aantal trajecten waar het ongevalrisico het hoogst is en brengt risicofactoren naast het rijgedrag van de vrachtwagenbestuurder in kaart. Speciale aandacht wordt gevraagd voor wegenwerken op risicowegen, waar een veel duidelijker signalisatie nodig is. Het gaat in dit onderzoek enkel over Vlaamse verkeersinfrastructuur, waarvoor dus het Vlaamse Gewest bevoegd is.

Onderzoek wijst uit dat de vrachtwagenbestuurders verhoudingsgewijs oververtegenwoordigd zijn in de Vlaamse ongevallenstatistieken, terwijl dat niet het geval is in Wallonië.

Ik ben bereid werk maken van een ernstige analyse van de ongevallenstatistieken, inclusief een jaarlijkse publicatie van de ongevallencijfers evenals aandacht voor de verschillende tendensen en details. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wil ter zake nog diepgaander onderzoek verrichten, met behulp van het zogenaamde Belgian Accident Research Team (BART). Een proefproject wordt opgestart in het najaar, met een stelselmatige analyse gedurende één jaar van de ongevallen met vrachtwagens op de Oost-Vlaamse autosnelwegen.

Een brede waaier van maatregelen is nodig om de voorspelde groei met 50 procent van het vrachtvervoer tegen 2030 op te kunnen vangen. Dit kadert echter in een breed mobiliteitsdebat.

10.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Ik ben blij dat de staatssecretaris deze materie ernstig wil analyseren. Dit is in het verleden niet altijd gebeurd.

Als Oost-Vlaming kijk ik met veel belangstelling uit naar het bewuste proefproject. Dit soort waardevolle informatie zal ons in staat stellen om het verkeersbeleid in goede banen te leiden.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voertuigen aangedreven door waterstof" (nr. 6041)**

11.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Onlangs werd in Ruisbroek een waterstoftankstation geopend voor wagens die worden aangedreven door deze brandstof, die bij verbranding nog enkel water als restproduct oplevert. De wagens – drie in getal – konden echter niet worden ingeschreven en moesten daarom met een Duitse nummerplaat rijden.

Klopt het dat dergelijke wagens niet kunnen worden ingeschreven bij de Dienst Inschrijving van Voertuigen (DIV)? Kunnen producenten of instellingen die zo een wagen ontwikkelen, een uitzondering aanvragen of zal de staatssecretaris de algemene regelgeving aanpassen? Heeft de staatssecretaris weet van andere inschrijvingsproblemen voor wagens met een alternatieve aandrijving? Wordt de verkoop van waterstof op een of andere manier belast door de federale overheid?

11.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het is onjuist dat voertuigen op waterstof niet onmiddellijk ingeschreven kunnen worden bij de DIV. De betrokken procedure is die van de individuele goedkeuring. Als de producent voertuigen in België in het verkeer brengt en ter beschikking stelt aan derden, moet hij tijdig op basis van de geldende regelgeving de nodige aanvragen voor zo een individuele goedkeuring doen.

De Europese Commissie werkt momenteel aan een ontwerp van richtlijn om de typegoedkeuring van voertuigen op waterstof mogelijk te maken. Ons land volgt het dossier van nabij op. België hinkt in geen geval achterop op dit vlak.

Er zijn geen problemen bij het inschrijven van voertuigen met een alternatieve aandrijving. Voor het fiscaal regime verwijs ik de heer Geerts naar de federale en gewestelijke ministers van Financiën.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de eerste resultaten van het technisch onderzoek naar de crash van de Boeing 747-209F" (nr. 6047)

12.01 Xavier Baeselen (MR): Volgens de pers zijn de eerste resultaten beschikbaar van het technisch onderzoek naar de crash van de Boeing die op 25 mei 2008 bij het opstijgen op startbaan 20 van de luchthaven van Zaventem in stukken brak. Mogen we daaruit afleiden dat de definitieve resultaten vooralsnog op zich laten wachten?

In het als tussentijds bestempelde rapport wordt vermeld dat het vliegtuig 300 meter na het einde van de startbaan in stukken brak. De lengte van startbaan 20 dient dan ook in vraag te worden gesteld. De veiligheidsmarge van deze baan bedraagt voor het opstijgen van het vliegtuig in kwestie slechts 187 meter (het vliegtuig had 2.800 meter nodig), terwijl startbaan 25R, met een lengte van 3.638 meter, 838 meter veiligheidsmarge biedt. Indien het vliegtuig was opgestegen vanop startbaan 25R, dan was het nog tot stilstand gekomen op de startbaan, en niet erachter.

Zijn de resultaten waarover u beschikt de definitieve resultaten? Wacht u nog op andere informatie daaromtrent?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Mijn administratie, met name de onderzoekscel 'Air Accident Investigation Unit', is belast met het onderzoek naar het ongeval dat zich op 25 mei 2008 op de luchthaven van Brussel-Nationaal heeft voorgedaan.

De eerste resultaten van dat onderzoek werden gepubliceerd in een persbericht van 4 juni 2008. Het onderzoek wordt voortgezet, maar we kunnen geen nadere informatie verstrekken over de conclusies. De analyse van zo'n ongeval zou zes maand à een jaar in beslag moeten nemen. Het eindrapport zal opgesteld en bekendgemaakt worden.

In de huidige stand van het onderzoek zou alvast gebleken zijn dat de parameters van het vliegtuig, de startbaan en de weersgesteldheid correct in de boordcomputer werden ingevoerd. Naast deze gegevens zijn er nog andere data nodig, die gevalideerd moeten worden om de precieze oorzaak van het ongeval te bepalen.

12.03 Xavier Baeselen (MR): Het is dus wachten op de definitieve onderzoeksresultaten. Ook al kan men geen definitieve conclusie trekken, toch kan men er niet omheen dat de veiligheidsmarge op startbaan 25R groter is dan de marge op startbaan 20. Zo komen we terug op de vraag over het gebruik van startbaan 20. We zullen hier later nog op terugkomen, meer bepaald wanneer de politieke beslissing zal genomen worden, hopelijk op grond van de technische gegevens en het veiligheidsaspect.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de mogelijke concurrentievervalsing door het inzetten van landbouwvoertuigen voor goederenvervoer" (nr. 6292)

13.01 Guido De Padt (Open Vld): Zowel de beroepsfederatie voor het goederenvervoer als enkele transportondernemingen uitten de voorbije maanden hun bezorgdheid over het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen voor goederenvervoer. Het gebruik van landbouwvoertuigen is strikt beperkt tot het gebruik in de land- of bosbouw. Voor de voertuigen gelden verschillende fiscale en administratieve privileges alsook privileges inzake brandstoffengebruik.

Het is natuurlijk onaanvaardbaar dat een onwettelijke toestand tot deloyale concurrentie leidt en bovendien de verkeersveiligheid in het gedrang kan brengen. De federale politie zou deze oneigenlijke praktijk bevestigd hebben, maar beschikt niet over gegevens over de omvang ervan.

Beschikt de staatssecretaris wel over dergelijke gegevens? Wil hij het probleem geïntegreerd aanpakken binnen het actieplan Zwaar Vervoer waarin alle controlediensten verenigd zijn? Komt er op korte termijn een initiatief, bijvoorbeeld het samenroepen van het betrokken directiecomité of een aanpassing van de reglementering met betrekking tot landbouwvoertuigen?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ook ik beschik niet over objectieve gegevens die de omvang van het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen voor goederenvervoer weergeven. De controledienst van mijn administratie heeft in zijn jaarlijks controleplan 1.500 controles gepland in de sector van het goederenvervoer met landbouwtractoren. Tot op heden werden driehonderd controles effectief uitgevoerd. De resterende controles komen er tijdens het zomerseizoen, de periode van het graantransport, en tijdens het herfstseizoen, de periode van het bietentransport. Het is ons dus menens om werk te maken van deze aangelegenheid.

Ik laat de zaak verder aankaarten op de komende bijeenkomsten van het actieplan Zwaar Vervoer teneinde tot een geïntegreerde oplossing te komen. Daartoe zal de samenwerking van alle controlediensten worden gevraagd. In het bijzonder zal men een beroep doen op de ondersteuning door de lokale politiediensten, hoofdzakelijk in de landelijke zones, waar het goederenvervoer met landbouwtractoren het meest voorkomt. Er kunnen in samenwerking met Douane en Accijnzen ook projecten worden opgestart in verband met het gebruik van rode stookolie bij de betrokken voertuigen.

Nauwkeurige inlichtingen over onwettige toestanden kunnen steeds worden gemeld. Mijn diensten zullen onmiddellijk ingrijpen.

Ik zal ervoor zorgen dat er voor de regelgeving inzake landbouwtractoren een overleggroep wordt opgericht die de verschillende mogelijkheden zal onderzoeken om misbruiken te voorkomen. Bij mijn administratie vond trouwens al een bijeenkomst plaats van het overlegcomité voor goederenvervoer over de weg, met vertegenwoordigers van de federaties van de wegvervoerders, een vakbondsafgevaardigde van de sector, een vertegenwoordiger van de landbouwsector en een vertegenwoordiger van Douane en Accijnzen. Op basis van deze bijeenkomst heeft mijn administratie beslist om de controles op te voeren en na te gaan welke wijzigingen eventueel aan de regelgeving moeten worden doorgevoerd.

13.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Zijn er resultaten bekend van de driehonderd controles die al gebeurd zijn?

13.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Neen.

13.05 **Guido De Padt** (Open Vld): Ik ben blij dat de staatssecretaris het probleem onderkent.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.59 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 22 par M. François Bellot, président.

01 **Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "la somnolence au volant" (n° 4831)**

01.01 **Jean-Luc Crucke** (MR) : Selon des statistiques françaises, un conducteur sur trois a déjà été victime de somnolence au volant et 4 % des conducteurs interrogés déclarent avoir évité de justesse un accident. Disposons-nous de statistiques comparables ? Comment ce phénomène est-il abordé en Belgique ? Y a-t-il lieu de sensibiliser les automobilistes à la somnolence au volant ? Des actions peuvent-elles être menées par l'État ?

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Après l'alcool, la vitesse et la distraction, la somnolence est la première cause d'accidents de la route. Ce facteur de sécurité demeure cependant méconnu et nous ne disposons pas de chiffres précis en la matière. On estime que 10 à 20 % des accidents de la route et 25 % des accidents unilatéraux seraient dus à la somnolence.

Les chauffeurs professionnels subissent déjà un examen médical au cours duquel la somnolence, l'apnée du sommeil et la vigilance font l'objet d'une évaluation. Il est clair aussi que le respect du temps de conduite et de repos contribue à la prévention de la somnolence au volant. Il faut avant tout, en collaboration avec les organisations professionnelles, sensibiliser les chauffeurs professionnels et privés à la problématique de la fatigue au volant. Je demanderai à l'Institut belge pour la sécurité routière de se pencher sur cette question et de développer un plan d'action.

L'incident est clos.

02 Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les projets du gouvernement fédéral à propos du Fonds fédéral de la sécurité routière et de la dépenalisation des amendes de classe 1 et 2" (n° 4905)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Dans le cadre du premier paquet de réformes institutionnelles, les communes craignent que la dépenalisation des amendes de roulage leur fassent perdre le budget de trente-deux millions d'euros mis à leur disposition par le Fonds fédéral de la sécurité routière. L'Union des villes et des communes de Wallonie estime en outre que le traitement annuel de quelque dix mille petites infractions de roulage n'est pas une mission des communes.

Confirmez-vous ces chiffres ? Des recettes compensatoires sont-elles envisageables ? Ne craignez-vous pas une « communalisation » dangereuse de la justice, une transformation des communes en tribunaux ? Un effet psychologique de proximité ne risque-t-il pas d'entraîner une banalisation des infractions ?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Il faut distinguer les deux questions : le Fonds de la sécurité routière et la dépenalisation des amendes de première et deuxième catégorie.

La loi-programme votée il y a peu prévoit une modification de la loi sur le Fonds de la sécurité routière. Pour 2008, les zones de police vont avoir les mêmes montants qu'en 2007, si la somme disponible est la même qu'en 2007. Le chiffre provisoire pour 2008 est de 93 millions, tandis qu'en 2007, il était de 98 millions.

À partir de 2009, la même répartition de base que pour 2008 est prévue, sauf que les revenus supplémentaires par rapport à 2007 indexés seront répartis en fonction de leur provenance régionale pour mieux refléter les efforts régionaux en matière de contrôles routiers. Ce système sera maintenu pour les années suivantes.

La proposition de loi sur la réforme de l'État prévoit la dépenalisation régionale pour les infractions de catégorie 1 et 2 et les excès de vitesse ne dépassant pas 30km/h. À partir de 2010, les Régions peuvent donc adopter une législation sur les amendes administratives pour ces infractions et percevoir les revenus de celles-ci.

Il est difficile de calculer le total des revenus de ces amendes, bien qu'environ 80% du Fonds de la sécurité routière soit composé des revenus de ces infractions engrangés par perception immédiate. À ce moment, le Fonds ne sera alimenté que par les amendes pour les infractions du troisième et du quatrième degré et des infractions de vitesse de plus de 30km/h.

La logique de la régionalisation doit jouer : si les Régions veulent plus de compétences en matière de sécurité routière, elles doivent assumer les responsabilités et charges qui en découlent. À mon avis, les Régions ont intérêt à soutenir une police zonale performante, capable de remplir les objectifs régionaux en la matière.

Les zones de police sont gérées par les communes (notamment par les Collèges et conseils de police, responsables de leur équilibre financier). Dans le cadre de la tutelle, les Régions sont aussi appelées à intervenir. Il est donc difficile de parler d'une « communalisation » de la justice. En outre, ce transfert doit être considéré comme une bonne affaire pour la gestion des problèmes locaux en matière de prévention et de répression.

02.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Votre réponse a le mérite d'être claire, mais ne rassurera pas l'Union des villes et communes wallonnes. La voie que vous avez empruntée est un « compromis à la belge ».

Votre réponse permet de responsabiliser les pouvoirs régionaux. Mais malgré ce que vous avez dit, je crains que les communes soient une fois de plus appelées à remplir des missions pour lesquelles elles ne sont pas assez outillées. Ce débat devra intervenir entre les Régions et les communes.

02.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : La responsabilité première revient aux Régions et, à l'intérieur de celles-ci, aux rapports qu'elles ont avec les communes.

Certaines communes sont très vigilantes et demandent à la Région d'intervenir pour que la sécurité sur leur territoire soit maximale. D'autres communes ont une politique de laisser-aller. Un accord clair doit intervenir entre les responsables régionaux et communaux.

02.05 Jean-Luc Crucke (MR) : Pour vivre dans la Région wallonne, j'ai parfois quelques craintes sur la manière dont les choses sont appliquées. Vous indiquez que certaines communes sont plus sévères que d'autres. C'est vrai. Mais dans certains dossiers, il a fallu des dizaines de lettres parfois à la Région avant que les choses bougent.

02.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : D'autres bourgmestres réagissent plus vite.

02.07 Jean-Luc Crucke (MR) : Plus vite que moi, c'est impossible !

L'incident est clos.

03 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "la vitesse minimale sur autoroute" (n° 5124)

03.01 Xavier Baeselen (MR) : Je voudrais vous interroger sur l'article 21 relatif à la circulation sur autoroute, qui prévoit deux types de restriction : un véhicule qui circule sur autoroute doit être techniquement capable d'atteindre 70 km/h en palier et il ne peut descendre en dessous de cette vitesse sauf signalisation particulière. S'il est vrai que les excès de vitesse sont dangereux, un véhicule trop lent constitue également souvent un danger.

Des moyens sont-ils mis en œuvre pour faire respecter cette vitesse minimale sur autoroute ? Existe-t-il des statistiques quant aux infractions en la matière ?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : La constatation du non-respect de la vitesse minimale sur autoroute est du ressort de la police fédérale, mais il n'existe pas de moyen spécifique pour l'effectuer autrement que visuellement, à l'occasion de contrôles routiers. Le système PROVIDA (caméra vidéo à bord d'un véhicule anonyme) peut être employé à cet effet. Actuellement, il n'y a pas de statistiques à propos de ce type d'infraction.

03.03 Xavier Baeselen (MR) : Il importe de contrôler l'accès aux autoroutes pour ces véhicules trop lents, qui provoquent parfois des accidents. Le seul système en vigueur consiste-t-il en un véhicule banalisé avec une vidéo à bord ?

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Oui.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "la disparition massive de voitures" (n° 5426)

04.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Un quotidien a indiqué qu'en Belgique, 250.000 véhicules disparaissent chaque année. Le phénomène serait principalement dû au mode d'enregistrement de la DIV. Il s'agirait de véhicules illégalement exportés ou équipés de fausses plaques d'immatriculation. Si l'on identifie le conducteur, on n'identifie pas le véhicule en tant que tel.

Confirmez-vous ces chiffres ? Quelles sont les dispositions prises pour éviter cette fraude sur le plan légal, mais aussi ce risque lorsqu'on soupçonne l'utilisation de ces véhicules dont on perd la trace ?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je dois d'abord nuancer quelque peu ces données. Le chiffre de 250.000 véhicules disparus a été avancé par la presse, mais, apparemment, il s'agit de véhicules dont la plaque a été radiée et qui n'étaient plus réinscrits au nom d'un nouveau titulaire en Belgique.

Notre système est basé sur l'immatriculation au nom de la personne. La plaque identifie le titulaire et non le véhicule. Si la plaque est radiée ou attribuée à une nouvelle voiture du même titulaire, la DIV ne sait plus ce qui s'est passé avec l'ancienne voiture. À mon avis, il ne faut pas tirer des conclusions alarmantes de ces disparitions. On peut raisonnablement admettre que la plupart de ces véhicules sont démolis ou exportés.

Il serait évidemment préférable d'assurer la traçabilité du véhicule. C'est pourquoi mon administration développe le concept de « source authentique des véhicules », qui permettra un « suivi » plus strict et un lien plus fiable entre le titulaire d'un véhicule et le véhicule lui-même.

04.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Effectivement, il est également important d'assurer la traçabilité des véhicules afin de déterminer s'ils ne sont pas utilisés à des fins illégales.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Marie-Martine Schyns au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la gratuité illimitée des emplacements de parking pour personnes handicapées" (n° 5469)

05.01 Marie-Martine Schyns (cdH) : Les personnes handicapées titulaires d'une carte de stationnement ne bénéficient pas *de facto* de la gratuité de stationnement dans toutes les communes du pays. La situation varie considérablement d'une localité à l'autre. Je suis interpellée par des personnes à mobilité réduite qui me font part de leur étonnement face à cette réalité très disparate et source pour elles de difficultés imprévisibles : complication des allers et venues entre le véhicule et l'horodateur, difficulté d'atteindre l'horodateur, absence d'assurance qu'elles pourront se garer en toute autonomie.

Ne pourrait-on pas imposer une homogénéisation de cette réglementation, en liant par exemple l'octroi de la carte de stationnement à la gratuité du parking ?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Le Code de la route dispose que les limitations de la durée de stationnement ne sont pas applicables aux véhicules conduits par les personnes handicapées qui utilisent la carte spéciale, ce qui représente un avantage déjà très important.

La réglementation relative aux stationnements payants ne s'applique qu'aux emplacements situés sur la voie publique. Par ailleurs, elle ne prévoit pas la gratuité générale en faveur des personnes handicapées détentrices de la carte spéciale de stationnement.

Ce sont les Villes et les communes qui sont en grande partie responsables de mener sur leur territoire une politique de stationnement qui corresponde le mieux aux besoins locaux.

Les modalités et conditions de stationnement doivent être mentionnées sur les parcomètres ou les

horodateurs, ce qui permet de porter à la connaissance des intéressés si la gratuité leur est accordée ou non.

05.03 Marie-Martine Schyns (cdH) : Vous dites que cette mesure ne s'applique pas à un terrain privé. Donc, les parkings situés sur les terrains privés de la commune ne sont pas concernés et, dans les deux cas, qu'il s'agisse d'un terrain privé de la commune ou de la réglementation communale, nous nous retrouvons face à des disparités liées aux communes. Le fédéral n'a pas la possibilité d'homogénéiser.

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Ce n'est pas moi qui, de Bruxelles, vais intervenir pour régler ce qui doit être fait dans une commune dont je ne connais pas la situation.

De plus, cela dépend des conditions d'octroi des concessions consenties par les communes.

Vous comprendrez bien qu'il n'appartient pas au fédéral d'aller dicter aux communes ce qu'elles ont à faire, en fonction des circonstances particulières qui sont leurs et qu'elles connaissent mieux que le fédéral.

05.05 Marie-Martine Schyns (cdH) : L'autonomie communale est évidemment chère à chacun. Mais il n'est pas évident pour les communes d'harmoniser et d'émettre une règle plus générale.

05.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Ce qui est important, c'est que le fédéral respecte l'autonomie locale.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. David Geerts** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "l'étude relative aux amendes de roulage" (n° 5856)
- **Mme Linda Musin** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "la sécurité routière" (n° 5851)
- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "l'impact des amendes sur le comportement des usagers de la route" (n° 5929)

Le président :

06.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Selon une étude de la KULeuven, grosso modo trois raisons inciteraient les usagers à respecter le code de la route : éviter une amende, éviter d'éprouver un sentiment de culpabilité et l'importance qu'ils accordent au code en tant que tel. Toutefois, les usagers qui respectent le code par crainte des amendes ne sont pas plus souvent verbalisés que les autres. Si l'on en croit Touring, cette étude démontre que les radars automatiques sont en réalité inefficaces, avis que ne partage pas l'IBSR.

Que pense le secrétaire d'État de la position adoptée par Touring ? Quelles autres conclusions tire-t-il de cette étude ? Envisage-t-il certaines initiatives afin de créer une plateforme permettant d'assurer un suivi du respect du code de la route ? Si l'une des conclusions de cette étude était qu'il convient de maintenir le niveau des contrôles, le secrétaire d'État planifierait-il, en la matière, certaines initiatives en concertation avec le ministre de l'Intérieur ?

06.02 Valérie De Bue (MR) : J'ai moi aussi été interpellée par les conclusions de cette étude de la KUL.

En effet, les amendes n'encourageraient pas les usagers de la route à commettre moins d'infractions. Il serait plus efficace de conscientiser davantage les usagers de la route en agissant sur leur comportement.

Avez-vous pris connaissance de cette étude ? Corroboire-t-elle d'autres données en votre possession ? L'impact de ces conclusions peut-il être pris en compte dans la politique de sécurité routière ? Comment ? La sensibilisation des usagers étant essentielle, les campagnes préventives de sécurité routière seront-elles intensifiées ? J'avais pensé à une idée similaire à la campagne actuelle concernant la propreté à Bruxelles-Ville, utilisant des personnalités ayant une crédibilité, voire une autorité reconnues. Peut-on envisager un tel

type de campagnes ? Toujours à ce sujet, les contrôles seront-ils intensifiés ou maintenus à un niveau suffisant pour éviter le risque de relâchement des comportements ?

06.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les conclusions de cette étude sont, à première vue, médiatiques et controversées.

Elle relève les moyens intrinsèques et extrinsèques, utiles pour sécuriser le comportement routier. Pour un comportement intrinsèquement sûr, il faut de l'*education*, c'est le terme anglais, dans l'autre cas, il faut de l'*enforcement*, pour lequel les contrôles et les amendes n'ont qu'un effet temporaire. Il me semble qu'on a oublié l'aspect *engineering*, facteur de motivation externe comme, par exemple, les ralentisseurs de vitesse. Le comportement des autres usagers est aussi une motivation pour aligner le sien, surtout chez les jeunes. Les exemples ne sont pas toujours bons, hélas !

La motivation intrinsèque est la plus importante. Les campagnes de sensibilisation y contribuent en instaurant une plate-forme sociale plus vaste et aident aussi à faire accepter les contrôles routiers et les sanctions pénales.

L'éducation et la sensibilisation sont nécessaires, mais elles ne sont pas suffisantes.

L'ergonomie de la route a été trop longtemps négligée et a provoqué trop de situations de conflits entre les fonctions d'habitat et de circulation. Les Régions et les communes font aujourd'hui d'énormes efforts dans ce sens.

En Flandre on consacre beaucoup d'efforts à la sensibilisation, à l'installation de radars automatiques et à l'adaptation de la voirie. Les résultats, en termes de diminution du nombre de victimes, sont probants.

La Wallonie a fait un pas en avant concernant l'aménagement de la voirie et va rattraper son retard pour ce qui est de l'installation de radars automatiques.

La Région de Bruxelles a installé des caméras aux carrefours dangereux. La répression doit être comprise comme la meilleure prévention contre les comportements dangereux.

L'étude relative à l'impact des amendes sur la motivation des usagers de la route insiste sur le fait que ce n'est pas l'importance de l'amende qui est en jeu mais le risque subjectif d'être pris, basé sur un niveau de contrôle routier suffisamment présent.

Tout le monde n'est pas susceptible d'être motivé intrinsèquement par le respect de chaque règle de conduite à n'importe quel moment ou endroit.

J'estime que les facteurs externes, comme les contrôles combinés avec une prise de conscience par la communication, sont en mesure d'amener un comportement durable, sûr et social.

(*En néerlandais*) Il ne suffit pas de connaître le comportement de conduite adéquat et de pouvoir et vouloir l'appliquer. Il faut aussi l'appliquer effectivement dans la pratique. Un comportement de conduite sûr et courtois s'apprend et doit être porté par la société.

D'ici à 2010, le gouvernement veut ramener le nombre de tués sur les routes à maximum 750. Des efforts accrus devront dès lors être fournis en matière de répression et de communication.

06.04 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Je fais mienne cette analyse du secrétaire d'État. Nous ne ferons pas baisser le nombre de tués sur nos routes sans mener des campagnes de sensibilisation et sans effectuer les contrôles requis.

Nombre de conducteurs respectent volontiers le code de la route dans leur quartier mais ailleurs, ça leur est visiblement beaucoup plus difficile. J'ai déjà remarqué que la vitesse avait diminué sur nos autoroutes, ce qui prouve que nous sommes sur la bonne voie et que nous devrions atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés.

06.05 Valérie De Bue (MR) : Je prends note du fait que cette étude n'est pas vraiment représentative et qu'un équilibre entre éducation et répression s'avère nécessaire.

L'incident est clos.

07 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la présence d'un 'marteau de secours' dans les voitures" (n° 5865)

07.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Aux Pays-Bas, le ministre de la Mobilité a appelé le secteur automobile à prévoir un marteau de secours parmi l'équipement de base de chaque véhicule. Ce marteau peut être utilisé pour briser une vitre lorsqu'il n'est plus possible d'ouvrir les portières pour sortir du véhicule. Toujours aux Pays-Bas, un site internet (www.hulpbijautotewater.nl) fournit des conseils pour sortir d'une voiture tombée à l'eau.

Parmi les véhicules vendus dans notre pays, combien sont équipés de série d'un marteau de secours ? Que pense le secrétaire d'État de l'idée de prévoir pareil marteau dans l'équipement standard ? Contactera-t-il le secteur à ce propos ?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Je ne dispose pas de données chiffrées concernant le nombre de marteaux de secours vendus en Belgique. Aux Pays-Bas, environ 750 voitures par an se retrouvent dans l'eau et il y a entre cinquante et soixante morts chaque année parce que les conducteurs ne peuvent quitter leur voiture à temps. Nos voisins du Nord considèrent qu'un marteau de secours placé à un endroit aisément accessible peut faire baisser fortement le nombre de tués par noyade. Toutefois, l'eau est omniprésente aux Pays-Bas, ce qui n'est pas le cas en Belgique. Par conséquent, ce problème n'a pas la même ampleur chez nous. Il va sans dire que nous ne sommes pas opposés au marteau de secours mais il nous semble que ce serait une erreur de rendre sa présence obligatoire dans le véhicule. Il arrive toutefois que certains articles de presse ou des programmes de télévision comme *Kijk Uit* donnent des conseils utiles aux usagers de la route qui feraient une embardée dans un plan d'eau. Ainsi, il faut par exemple attendre que sa voiture soit entièrement immergée avant de briser une vitre. En outre, il est essentiel de placer le marteau à un endroit aisément accessible pour le conducteur comme pour les passagers de façon à éviter qu'il ne soit projeté dans l'habitacle et ne puisse se transformer en projectile.

Des contacts avec la Febiac ont toutefois confirmé que cette question n'est pas très pertinente en ce qui concerne la Belgique.

07.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : La situation géographique des Pays-Bas est bien évidemment différente mais je voulais surtout savoir si la problématique avait déjà été étudiée en ce qui concerne notre pays.

L'incident est clos.

08 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la mini-tornade provoquée par un avion volant à très basse altitude" (n° 5866)

08.01 Xavier Baeselen (MR) : A Erps-Kwerps, il semblerait qu'une mini-tornade ait été causée par un avion volant à basse altitude, arrachant les tuiles d'une maison et les projetant sur la terrasse, heureusement sans conséquence pour les habitants. Un incident identique s'était déjà produit dans le passé, forçant ceux-ci à rénover leur toiture.

Il semble que les maisons de cette zone soient fréquemment endommagées par des incidents de ce type. Le bourgmestre de la commune a déploré qu'aucune solution n'ait été trouvée pour résoudre le problème. Il demande que Brussels Airport Company (BAC) prenne en charge les réparations et que des amendes soient imposées aux compagnies aériennes. La seule réponse de BAC a été de demander aux habitants de noter les signes distinctifs des avions qui causent des dégâts aux toitures. Ce n'est pas très sérieux.

Combien d'incidents de cette nature ont-ils été enregistrés ? Comment éviter ce genre de problèmes ? Quels sont les modes d'indemnisation des riverains victimes de ces incidents ?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Des dégâts aux toitures suite au décollage ou à l'atterrissage d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National ont effectivement été signalés à l'administration par

les autorités communales des riverains concernés. Il s'agit d'un problème pour lequel les instances judiciaires sont compétentes, mais la Direction générale du transport aérien (DGTA) a pris contact avec l'exploitant de l'aéroport pour tenter de trouver une solution.

BAC nous informe que certains riverains ont porté cette affaire devant les tribunaux et que le jugement devrait tomber dans les jours à venir. BAC soutient que la responsabilité en incombe aux opérateurs des avions concernés et que sa propre responsabilité se limite aux opérations au sol. Les procès en cours apporteront plus de clarté sur cette question.

En attendant une solution, la DGTA a conseillé aux autorités communales concernées de demander à leurs habitants d'utiliser tous les moyens pour rassembler des preuves afin de les utiliser lors de la demande d'indemnisation adressée au gestionnaire aéroportuaire ou devant un tribunal. Les autorités communales ont également la possibilité de prendre des mesures préventives, comme l'obligation pour les nouvelles constructions de toitures résistant mieux au survol.

Enfin, la DGTA a demandé à l'exploitant de l'aéroport de lui fournir des données sur les plaintes déposées par les riverains afin d'identifier les types d'avions qui sont souvent à l'origine des dégâts pour que, le cas échéant, des mesures puissent être prises à l'égard de ce type d'avions. Si, effectivement, certains types d'avions sont mis en cause, je prendrai des mesures quant à l'utilisation de l'aéroport par ce type d'avions.

08.03 Xavier Baeselen (MR) : J'entends bien qu'il y a une obligation pour l'exploitant de l'aéroport d'établir une couverture en responsabilité civile. Manifestement, il ne veut pas l'utiliser pour l'instant.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Le jugement nous instruira en la matière.

08.05 Xavier Baeselen (MR) : A part la nécessité de renforcer les toitures, il faudrait se poser la question d'une expropriation éventuelle.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les difficultés d'identification de conducteurs étrangers dans le cas d'infractions de stationnement dépenalisées" (n° 5916)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : En 2003, une série d'infractions de roulage légères ont été «dépenalisées» et sous-traitées à des entreprises de stationnement. La poursuite des contrevenants étrangers continue toutefois de poser problème.

L'article 12 du Traité de Prüm, déjà ratifié par notre pays en 2006, dispose que les pays signataires ont un droit d'accès aux données relatives aux conducteurs étrangers dans la cadre de la poursuite de faits répréhensibles et d'infractions. Est-il exact que ce traité n'offre en réalité aucune solution pour la poursuite des infractions de stationnement dépenalisées ? Est-il exact que, sur la base de l'article 54 bis de la loi sur la circulation routière, les véhicules de conducteurs étrangers peuvent en principe être bloqués au moyen d'un sabot ? Un arrêté royal doit-il être pris pour que ce principe soit rendu opérationnel ? La compétence de recourir à un sabot peut-elle être transférée aux entreprises de stationnement, ou serait-ce aller trop loin ?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Le traité de Prüm ne s'applique pas aux infractions de stationnement dépenalisées. Des accords bilatéraux sont l'objet de préparatifs intenses avec les pays voisins. L'accord avec la France est quasiment finalisé et les négociations sont en cours avec les Pays-Bas et le Luxembourg.

L'objectif est de pouvoir procéder à terme à des échanges de données relatives aux plaques d'immatriculation de contrevenants étrangers. La Commission européenne va prendre des initiatives en la matière. Je considère que pareils échanges de données doivent aussi être possibles pour les infractions dépenalisées.

Depuis 2005, la loi prévoit la possibilité d'utiliser un sabot d'arrêt pour les véhicules en infraction de stationnement. Ce système n'a jamais été appliqué à ce jour, bien qu'il contraindrait le contrevenant étranger

au paiement. Je demanderai un examen plus approfondi de ce point. Je vérifierai également si les communes pourraient utiliser, elles aussi, le sabot pour des infractions dépenalisées.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Les auteurs étrangers d'infractions de stationnement échappent actuellement à toute sanction. Étant donné que le problème est actuellement examiné, nous pouvons heureusement espérer une solution.

L'incident est clos.

10 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la cause des accidents impliquant des poids lourds" (n° 5966)

10.01 Guido De Padt (Open Vld) : Une étude du Vlaamse Automobilistenbond (VAB) nous apprend que le comportement au volant des conducteurs de camions est loin d'être la seule cause des accidents impliquant un ou plusieurs poids lourds. L'infrastructure routière constitue un autre facteur important. Le VAB a dressé une 'liste noire' des facteurs de risques en la matière. Compte tenu de l'augmentation prévue de 50% d'ici à 2030 du transport routier, ce point constitue un problème de plus en plus préoccupant. L'étude en question souligne aussi combien il importe d'analyser les accidents en profondeur pour pouvoir élaborer un plan d'action efficace.

Quelle est la vision du secrétaire d'État en la matière ? Pense-t-il que notre infrastructure routière pourra faire face à la forte croissance attendue du transport par camions ? À quelles améliorations faudra-t-il encore procéder, le cas échéant ? Le secrétaire d'État va-t-il prendre des initiatives concrètes pour qu'une analyse sérieuse des accidents soit réalisée ?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai pris connaissance des conclusions de cette étude. Sans se limiter au style de conduite adopté par les chauffeurs de poids lourds, elle met en lumière les itinéraires les plus dangereux tout en dressant l'inventaire des facteurs de risque. Les auteurs demandent qu'une attention particulière soit accordée aux travaux réalisés sur les routes à risque et estiment qu'une signalisation beaucoup plus claire serait nécessaire. Cette étude ne concerne que les infrastructures routières flamandes relevant de la compétence de la Région flamande.

Elle révèle que les conducteurs de poids lourds sont relativement surreprésentés dans les statistiques flamandes relatives aux accidents, contrairement à la situation qui prévaut en Wallonie.

Je suis disposé à faire procéder à une analyse approfondie des statistiques relatives aux accidents de la route, à publier chaque année ces statistiques et à assurer un suivi des différentes tendances et aspects de détail. L'Institut belge pour la sécurité routière a l'intention, quant à lui, de mener des études encore plus approfondies en la matière avec l'aide du Belgian Accident Research Team (BART). Un projet pilote sera lancé à l'automne. Ce projet consistera en une analyse systématique, pendant une année, des accidents qui se seront produits sur les autoroutes de Flandre orientale et dans lesquels auront été impliqués des poids lourds.

Afin de pouvoir faire face à la croissance prévue de 50 % du transport de marchandises par route, il est indispensable que nous nous dotions d'un important arsenal de mesures d'ici à 2030. Ceci cadre toutefois dans un large débat sur la mobilité.

10.03 Guido De Padt (Open Vld) : Je me réjouis que le secrétaire d'État soit déterminé à analyser cette matière avec le sérieux qu'elle mérite. Cela n'a pas toujours été le cas dans le passé.

En tant que Flamand de Flandre occidentale, j'attends avec grand intérêt le fameux projet pilote. Ces précieuses informations nous permettront d'orienter la politique de la circulation dans la bonne voie.

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les véhicules roulant à l'hydrogène" (n° 6041)

11.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Une station d'approvisionnement en hydrogène s'est ouverte récemment à Ruisbroek pour alimenter les véhicules qui utilisent ce carburant dont la combustion ne produit que de l'eau. Les véhicules – au nombre de trois – n'avaient toutefois pas pu être immatriculés et étaient dès lors munis d'une plaque allemande.

Est-il exact que de tels véhicules ne peuvent être immatriculés à la Division de l'Immatriculation des Véhicules (DIV)? Des producteurs ou des organismes peuvent-ils développer un tel véhicule ou solliciter une dérogation ou le secrétaire d'État compte-t-il adapter la réglementation générale en la matière? Le secrétaire d'État a-t-il connaissance d'autres difficultés rencontrées pour immatriculer des véhicules utilisant des carburants non conventionnels? L'autorité fédérale va-t-elle taxer l'hydrogène différemment des autres carburants?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il n'est pas exact que les véhicules fonctionnant à l'hydrogène ne peuvent pas être immatriculés immédiatement auprès de la DIV. La procédure appliquée est celle de l'approbation individuelle. Lorsqu'un producteur met des véhicules en circulation dans le pays et les met à la disposition de tiers, il doit veiller, en vertu de la réglementation existante, à introduire les demandes requises en temps opportun en vue d'une telle approbation individuelle.

La Commission européenne prépare un projet de directive pour permettre l'approbation type de véhicules fonctionnant à l'hydrogène. Notre pays suit le dossier de près. La Belgique n'est nullement à la traîne dans ce dossier.

L'immatriculation d'un véhicule alimenté par des carburants non conventionnels ne pose aucun problème. En ce qui concerne le régime fiscal, je renvoie M. Geerts aux ministres fédéral et régional des Finances.

L'incident est clos.

12 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les premiers résultats de l'enquête technique sur le crash du Boeing 747-209F" (n° 6047)

12.01 Xavier Baeselen (MR): Selon la presse, l'enquête technique sur le crash du Boeing qui s'est brisé, le 25 mai 2008, après son décollage de la piste 20 de l'aéroport de Zaventem, a livré ses premiers résultats. Faut-il comprendre que des résultats définitifs doivent encore survenir?

Le rapport – annoncé comme intermédiaire – indique que l'avion s'est brisé 300 mètres après la fin de la piste, ce qui tend à mettre en question la longueur de cette piste 20. En effet, la marge de sécurité de cette piste n'est que de 187 mètres pour le décollage de l'avion en question (qui avait besoin de 2.800 m), alors que la piste 25R, qui fait 3.638 mètres, offrait 838 mètres de marge de sécurité. Si l'avion avait décollé de la piste 25R, il se serait simplement arrêté sur la piste et non au-delà.

Les résultats en votre possession sont-ils définitifs? Attendez-vous d'autres informations à ce sujet?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Mon administration, notamment la cellule d'enquête « Accidents aériens », est chargée de l'enquête sur l'accident survenu à l'aéroport de Bruxelles-National le 25 mai dernier.

Les premiers résultats de cette enquête ont été publiés dans un communiqué de presse daté du 4 juin 2008. L'enquête se poursuit mais nous ne pouvons donner plus d'informations sur les conclusions. L'analyse d'un tel accident devrait prendre entre six mois et un an. Le rapport final sera établi et rendu public.

Au stade actuel de l'enquête, il semble que les paramètres de l'avion, de la piste de décollage et les conditions météorologiques aient été correctement introduits dans l'ordinateur de bord. Il faut rassembler d'autres données et valider l'ensemble pour déterminer les causes de cet accident.

12.03 Xavier Baeselen (MR): Il faudra donc attendre les résultats définitifs de l'enquête. Si l'on ne peut tirer de conclusion définitive, une réalité s'impose: la marge de sécurité sur la piste 25R est plus importante que

sur la piste 20. Cela relance la question de l'utilisation de la piste 20. Nous aurons encore l'occasion d'en discuter, notamment lorsque la décision politique sera prise, sur base – j'espère – des éléments techniques et de sécurité.

L'incident est clos.

13 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'éventuelle distorsion de concurrence engendrée par l'affectation de véhicules agricoles à des transports de marchandises" (n° 6292)

13.01 Guido De Padt (Open Vld) : Tant la fédération professionnelle du transport de marchandises que certaines entreprises de transport ont exprimé ces derniers mois leur inquiétude concernant l'utilisation impropre de véhicules agricoles pour le transport de marchandises. L'usage des véhicules agricoles est strictement limité à l'agriculture et à la sylviculture. Leurs utilisateurs profitent de différents avantages fiscaux et administratifs ainsi que de privilèges en matière de consommation de carburant.

Il est bien sûr inacceptable qu'une situation illégale entraîne une concurrence déloyale et menace en outre la sécurité routière. La police fédérale aurait confirmé l'existence de cette pratique abusive mais elle ne dispose pas de données concernant son importance.

Le secrétaire d'État dispose-t-il d'information de ces données ? Entend-il réserver à ce problème une approche intégrée cadrant dans le plan d'action « transport lourd », qui réunit tous les services de contrôle ? Peut-on s'attendre à brève échéance à une initiative, comme la convocation du comité de direction concerné ou une modification de la réglementation relative aux véhicules agricoles ?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je ne dispose pas non plus de données objectives indiquant l'ampleur de l'utilisation impropre de véhicules agricoles pour le transport de marchandises. Dans son plan de contrôle annuel, le service de contrôle de mon administration a prévu 1.500 contrôles dans le secteur du transport de marchandises à l'aide de tracteurs agricoles. Jusqu'à présent, trois cents contrôles ont effectivement été réalisés. Les contrôles restants seront menés en été, saison du transport des céréales, et en automne, saison du transport des betteraves. Notre intention est donc de nous occuper de cette problématique.

Je demanderai que le dossier soit encore examiné lors des prochaines réunions du plan d'action Poids Lourds afin d'obtenir une solution intégrée. La collaboration de l'ensemble des services de contrôle sera sollicitée à cette fin. L'aide des services de police locaux sera notamment demandée, essentiellement dans les zones rurales où le transport de marchandises à l'aide de tracteurs agricoles est le plus fréquent. En collaboration avec l'administration des Douanes et Accises, des initiatives pourront également être prises en ce qui concerne l'utilisation de mazout rouge dans les véhicules concernés.

Il est toujours possible de communiquer des renseignements précis à propos d'irrégularités. Mes services interviendront séance tenante.

S'agissant de la réglementation relative aux tracteurs agricoles, je veillerai à ce que soit créé un groupe de concertation qui étudiera les différents moyens de prévenir les abus. Dans mon administration s'est d'ailleurs déjà tenue une réunion du comité de concertation chargé du transport de marchandises par route et composé de représentants des fédérations de transporteurs routiers, d'un délégué syndical du secteur, d'un représentant du secteur agricole et d'un représentant de l'administration des Douanes et Accises. Sur la base des résultats obtenus à l'issue de cette réunion, mon administration a décidé d'intensifier les contrôles et de tenter de déterminer quelles modifications pourraient être apportées à la réglementation.

13.03 Guido De Padt (Open Vld) : Certains résultats des trois cents contrôles effectués sont-ils déjà connus ?

13.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Non.

13.05 **Guido De Padt** (Open Vld): Je me réjouis que le secrétaire d'État se soit attaché à analyser ce problème.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 59.