

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 26 NOVEMBER 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 26 NOVEMBRE 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.32 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "drie- en vierwielers met motor" (nr. 7388)

01.01 Xavier Baeselen (MR): De drie- en vierwielers met motor worden voor hun inschrijving gelijkgesteld met tweewielers maar voor het rijbewijs worden ze gelijkgesteld met wagens.

Een heel recente Italiaanse met motor uitgeruste driewieler werd beschouwd als motor waarvoor een rijbewijs nodig is voor een motor van meer dan 125 cm³, maar de constructeur ervan heeft een nieuw model met voetrem uitgebracht. Daardoor zou de driewieler dus niet meer gelijkgesteld worden met een motor, maar met een wagen. Men zou dit voertuig dus met een rijbewijs B mogen besturen krachtens de Europese regelgeving. Wat de veiligheid betreft, ben ik van oordeel dat voor het besturen van een dergelijk voertuig nagenoeg de behendigheid van de motorrijder vereist is.

Wat staat er daarover in de Belgische reglementering? Zou men om een dergelijk voertuig te besturen niet veeleer over een rijbewijs voor motorfietsen dan over een rijbewijs B moeten beschikken?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De driewielers met motor behoren tot rijbewijscategorie B. De indeling en de definitie van de rijbewijscategorieën werden op Europees niveau geharmoniseerd. België kan ter zake dus niet op eigen houtje wetgevend optreden. Ik moet mij aan deze indeling houden.

01.03 Xavier Baeselen (MR): Het besturen van dergelijke drie- en vierwielers vereist vaardigheden die vergelijkbaar zijn met die nodig voor het besturen van een motor. Volgens mij zouden de bestuurders dan ook over een aangepast rijbewijs moeten beschikken. Men zou zich daarover op Europees niveau moeten beraden.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de middelen van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 7432)

02.01 Peter Luykx (N-VA): Sinds 17 september kennen de politiezones eindelijk het bedrag dat hun door het Verkeersveiligheidsfonds wordt toebedeeld. De wet bepaalt nochtans dat zij eigenlijk al op 9 februari hierover bescheid hadden moeten krijgen. Wat is de verklaring van die maandenlange vertraging?

Het totaal te verdelen bedrag – 70,6 miljoen euro - ligt bovendien liefst 15,6 procent lager dan in 2007. Dit is des te vreemder daar de ontvangsten uit verkeersboetes dit jaar geenszins zijn gedaald in vergelijking met vorig jaar. Waarom wordt er dit jaar minder geld uitgedeeld aan de politiezones?

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Op deze problematiek ben ik tijdens de commissievergadering van 24 september 2008 al zeer uitvoerig ingegaan naar aanleiding van twee identieke vragen.

De door de heer Luyckx geciteerde cijfers hebben uitsluitend betrekking op de opbrengsten van de onmiddellijke inningen, die vorig jaar inderdaad gestegen zijn. De opbrengsten van de minnelijke schikkingen liggen echter gevoelig lager, net omdat meer verkeersovertredingen via onmiddellijke inning werden afgehandeld.

Het totale bedrag van de opbrengsten van alle verkeersboetes lag in 2007 iets lager dan in 2006 – 296,5 miljoen euro in 2007 en 298 miljoen euro in 2006. Het uiteindelijke bedrag dat in het Verkeersveiligheidsfonds terecht komt bestaat uit de opbrengst van de boetes, verminderd met het geïndexeerde bedrag van de opbrengst van het jaar 2002.

Door de grotere inflatie is ook het uiteindelijke beschikbare bedrag lager.

De verdeling van de middelen over de politiezones gebeurt door Binnenlandse Zaken. De vertraging is gedeeltelijk te wijten aan de laattijdige mededeling van de opbrengst door de FOD Financiën, maar vooral aan de behandeling van het wetsontwerp tot hervorming van het Verkeersveiligheidsfonds eerder dit jaar.

02.03 **Peter Luyckx** (N-VA): Ik ben voldoende op de hoogte.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Peter Luyckx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "motorrijders die inhalen in files" (nr. 7628)**

03.01 **Peter Luyckx** (N-VA): Bij traag of stilstaand verkeer rijden motorrijders vaak tussen de autorijen door, met alle risico's van dien.

Bestaan er cijfers over het aantal ongevallen dat veroorzaakt wordt door deze inhaalmanoeuvres? Heeft de motorrijder bij een dergelijk ongeval het recht aan zijn zijde? Is voorbijsteken in een file inhalen? Wat kan er tegen deze gevaarlijke toestanden worden ondernomen?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik beschik niet over cijfers betreffende het aantal ongevallen met motorrijders die stilstaande of bewegende rijen auto's voorbijrijden of inhalen. Uit een Franse studie van 2005 bleek dat het om ongeveer 2, 2 procent ging.

Het verkeersreglement bevat geen uitdrukkelijke bepalingen ter zake. Er wordt aangenomen dat, wanneer auto's in file stilstaan, de regels betreffende het inhalen niet van toepassing zijn.

Bijgevolg mogen motorrijders tussen de files rijden. Wanneer de auto's in de file in beweging zijn, mogen motorrijders niet meer inhalen tussen de auto's.

Bij ongevallen die in dergelijke omstandigheden plaatsvinden, moet uit de feitelijke vaststellingen blijken wie uiteindelijk aansprakelijk is voor het ongeval.

Voor dit probleem is nooit een oplossing gevonden, omdat het een delicate aangelegenheid is. Men moet immers kiezen tussen de veiligheid van de motorrijder en de globale mobiliteit. Misschien kan men het probleem deels opvangen door de motorrijders binnenkort ook de busstroken te laten gebruiken. De sensibilisatiecampagne van het BIVV in 2009 kan de aandacht van autobestuurders vragen voor de aanwezigheid van motorrijders in de files.

De werkgroep Motorrijders van de federale politie zal het probleem verder onderzoeken.

03.03 **Peter Luykx** (N-VA): Zodra een wagen van rijstrook wisselt, is er geen sprake meer van stilstaand verkeer. De ongevallen gebeuren natuurlijk alleen wanneer een wagen effectief vooruitrijdt en wisselt van strook. Ik wacht de initiatieven ter zake af.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen wordt geschorst van 14.50 uur tot 15.37 uur.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 'Bike Beep'" (nr. 8546)**

04.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): In het kader van de bespreking van de beleidsnota hadden we het al over de Bike Beep, maar ik kom er nog even op terug.

We hadden over de partijgrenzen heen een voorstel van resolutie ingediend, maar we lieten de minister de vrijheid om maatregelen te nemen. Na zes maanden doe ik een oproep om de resolutie verder te behandelen en erover te stemmen. Er vallen nog altijd te veel slachtoffers bij dodehoekongevallen, er moet een betere verkeersveiligheid komen.

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik zal veel aandacht besteden aan de problematiek van vrachtwagens die bij het rechts afslaan de fietsers die zich rechts van hen bevinden, niet kunnen zien.

In mijn beleidsnota verwees ik naar de problematiek van de dode hoek. Naast sensibilisering en informatie moet men aandacht besteden aan technologische oplossingen, zoals de nu al gebruikte camerasystemen. Een verplichte montage van een camera-systeem kan alleen door Europa worden opgelegd. We moeten de installatie van dergelijke systemen echter wel stimuleren. Ik zal daartoe initiatieven nemen.

Ik weet niet of de Bike Beep aan de verwachtingen beantwoordt. Ik heb nog geen resultaat ontvangen van het onderzoek dat ik aan het BIVV heb gevraagd over de technische middelen om het probleem van de dode hoek te voorkomen. Pas als ik die conclusies heb, zal ik Europa warm maken voor een systeem.

04.03 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Ik zie dat de staatssecretaris hier aandacht aan besteedt, maar ik vind dat ook de wetgevende macht deze zaak hoog op de politieke agenda moet houden. De resolutie was daarvoor een stimulans. Het is natuurlijk juist dat dit in een breder kader moet worden behandeld.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Josée Lejeune** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "onleesbare nummerplaten" (nr. 8386)

- mevrouw **Josée Lejeune** aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken over "onleesbare nummerplaten" (nr. 8387)

05.01 **Josée Lejeune** (MR): Het koninklijk besluit van 20 juli 2001 legt de criteria vast waaraan een kentekenplaat moet voldoen om als leesbaar beschouwd te worden.

Houdt de Groepering van erkende instellingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) statistieken bij over nummerplaten die tijdens de autokeuring onleesbaar blijken te zijn? Welke maatregelen zal u treffen?

Kan men niet overwegen om de officiële nummerplaten op regelmatige tijdstippen te laten inleveren of omruilen? Zou het niet mogelijk zijn om de rode kentekens door zwarte op een witte achtergrond te vervangen?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De GOCA houdt inderdaad statistieken bij over

onleesbare nummerplaten bij de technische keuring. Jaarlijks krijgt ongeveer 1,1 procent van de voertuigen de vermelding "nummerplaat gedeeltelijk onleesbaar of verwarring mogelijk". In 0,04 procent van de gevallen wordt er een ongeldig keuringsbewijs uitgereikt, en is de bestuurder verplicht zich opnieuw bij de technische controle aan te melden. Het gaat dus om een bijzonder klein percentage.

Ik ben niet van plan nieuwe maatregelen te treffen. Ik zal de keuringscentra wel vragen nauwkeuriger op de leesbaarheid van de nummerplaten toe te zien.

De politie deelt ook bekeuringen uit voor slecht leesbare of beschadigde nummerplaten, maar daar heb ik geen statistieken van.

Het is niet mogelijk om regelmatig alle officiële nummerplaten te vervangen. De DIV heeft een inruilsysteem ontwikkeld waardoor de gebruikers niet verplicht zijn hun beschadigde nummerplaat in te leveren in afwachting van de nieuwe. Er moet eerst een bestelling geplaatst worden.

Ik ben van plan om ter gelegenheid van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie in 2010 het Europese nummerplaatmodel in België in te voeren.

05.03 Josée Lejeune (MR): Als mijn informatie klopt, dan zou 10 tot 15 procent van de processen-verbaal geseponeerd worden omdat de nummerplaten niet goed genoeg leesbaar zijn. Het lijkt me dus uitermate interessant om de controles in de centra voor technische controle te verscherpen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een samenwerkingsakkoord voor de herconfiguratie van het Europees luchtruim" (nr. 7642)

06.01 Xavier Baeselen (MR): In het voorjaar antwoordde u me dat de onderhandelingen betreffende de herconfiguratie van het Europese luchtruim na de zomer zouden plaatsvinden. Hoe zit het met die beslissing? Welke vorm zal de samenwerking tussen Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en België aannemen?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De totstandkoming van een *Functional Airspace Block Europe Central* zou de doeltreffende organisatie van de vluchten, de veiligheid en het milieu ten goede komen en kostenbesparend werken. Daartoe moet het luchtruim worden herdacht en moet er een operationele harmonisatie komen van de procedures en de technische systemen. Een en ander zal nog heel wat voeten in de aarde hebben. Op 18 november jongstleden hebben de zes landen een intentieverklaring ondertekend. Het FABEC-akkoord zou in 2010 moeten worden ondertekend en zou in 2011 door de verschillende landen worden geratificeerd.

06.03 Xavier Baeselen (MR): Het verheugt me dat dit dossier volgens het vooropgestelde tijdpad vordert.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken over "de nieuwe systemen voor passagierscontrole in de luchthavens" (nr. 8257)

07.01 Xavier Baeselen (MR): Het Europees Parlement is gestart met het debat over de plaatsing van nieuwe controlesystemen in de luchthavens, waarmee kan worden nagegaan wat de reiziger zoal op het lichaam draagt, in die zin dat hij nagenoeg naakt op het controlescherm verschijnt. Die toestellen doen vragen rijzen omtrent de inachtneming van de persoonlijke levenssfeer en van de fysieke integriteit van de reizigers.

Welk standpunt neemt ons land in dit dossier in? Kwam dit onderwerp al ter sprake in de Europese Ministerraad? Zijn er plannen om die nieuwe toestellen in onze luchthavens te testen of in gebruik te nemen? Beantwoorden de huidige systemen dan niet aan de Europese veiligheidseisen?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Afdoende veiligheidscontroles doen altijd de vraag rijzen naar de inachtneming van de persoonlijke levenssfeer. Ze zijn enkel mogelijk wanneer eenieder er zich kan aan onttrekken, met als enige sanctie het verbod om een beveiligde omgeving, bijvoorbeeld een luchthaven, te betreden. Mits een aantal maatregelen wordt genomen om misbruiken te voorkomen, is ons land voorstander van de nieuwe technieken waarmee de efficiency van de controles wordt geoptimaliseerd en er zo min mogelijk moet worden gefouilleerd.

Op de Europese ministerraad werd er niet diep op dat thema ingegaan.

Aangezien de toestand op alle luchthavens vergelijkbaar is, moeten er niet overal proefopstellingen komen.

Ten slotte voldoen de bestaande systemen, ook al zijn ze voor verbetering vatbaar. Op termijn zullen de nieuwe uitrustingen door de technologische evolutie op hun beurt verbeterd kunnen worden.

07.03 **Xavier Baeselen** (MR): In België werden er dus nog geen nieuwe scanners die door de kleren heen kijken, geïnstalleerd?

07.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Voorlopig nog niet. We geven in de eerste plaats prioriteit aan de veiligheid en de beveiliging. En we zullen rekening houden met elke verandering op Europees niveau.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs" (nr. 8426)**

08.01 **Josée Lejeune** (MR): Er valt nog steeds een groot aantal slachtoffers te betreuren op onze wegen. De constante daling van het aantal doden is een positieve evolutie maar de doelstelling om dit cijfer onder de duizend per jaar te brengen tegen 2006 werd niet gehaald. Er kan nog steeds vooruitgang geboekt worden.

Om in 2015 de nieuwe doelstelling van minder dan vijfhonderd doden op onze wegen te halen, heeft u voorgesteld het aantal snelheids- en alcoholcontroles te verdubbelen en de procedure voor het toekennen van het rijbewijs te verstrengen. Dat zal gebeuren door met name nieuwe voorwaarden in te voeren voor het leren met vrije begeleiding maar ook door de invoering van een voorlopig rijbewijs voor een duur van twee jaar onder bepaalde voorwaarden. Eens de periode van twee jaar om is, krijgt de bestuurder zijn definitief rijbewijs als hij zich onberispelijk gedragen heeft.

Aan welke formaliteiten zullen de houders van het voorlopig rijbewijs zich moeten onderwerpen eens de twee scholingsjaren om zijn? Zullen ze dan een nieuw rijexamen moeten afleggen? Welk stelsel zal worden toegepast op die vergunningen in geval van overtreding? Zullen die bestuurders herkenbaar zijn op de wegen? Zullen zij in het bijzonder geïnterviewd worden door de controles?

08.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Er bestaat in verscheidene Europese landen een periode "na het rijbewijs" of proefperiode. Tijdens die periode wordt de beginnende bestuurder op specifieke wijze gevolgd en worden beperkingen aan zijn rijgedrag opgelegd. De huidige wetgeving voorziet al in een toepassing van dat systeem. Voor de bestuurder die zijn rijbewijs B al minstens twee jaar bezit, is de rechter in het geval van een overtreding die strafbaar is met het verval van het recht tot sturen, verplicht hem het recht om te rijden te ontnemen met de verplichting opnieuw examens af te leggen.

Een nieuwe bestuurder tast geleidelijk aan zijn vaardigheid af terwijl hij alleen rijdt in situaties die hij nog niet heeft meegemaakt. Daarin schuilt het gebrek aan ervaring. Jammer genoeg gaan die nieuwe verkeerssituaties vaak samen met nachtelijke ritten onder invloed van – zelfs maar een klein beetje – alcohol of soms drugs, of met zelfoverschatting. Om die reden is men er in verkeersveiligheidskringen voorstander van om na het behalen van het rijbewijs een tijdlang rijbeperkingen op te leggen. Daarom ook denk ik erover om het toegelaten bloedalcoholgehalte te verminderen tot 0,2g. Een andere mogelijkheid bestaat erin om bij overtredingen educatieve maatregelen te nemen.

Zoals ik al heb gezegd, heb ik aan een werkgroep van de Federale Commissie Verkeersveiligheid gevraagd de huidige rijopleiding en de postrijbewijsexamensystemen zoals die bij ons en in onze buurlanden bestaan,

te evalueren.

Ik verwacht dat die werkzaamheden begin volgend jaar rond zullen zijn. Ik stel dan ook voor te wachten op dat verslag om u meer in detail te kunnen antwoorden.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersborden" (nr. 8597)

09.01 Josée Lejeune (MR): Uit onderzoek dat Touring verrichtte, blijkt dat meer dan 60% van de Europese autobestuurders verklaren moeilijkheden te ondervinden om de verkeersborden in het buitenland te begrijpen. In eigen land is 55% van de automobilisten van mening dat er te veel verkeersborden zijn op onze wegen en zes Belgen op tien vinden ze verwarrend. Dat kan tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden. Het BIVV geeft naar verluidt toe op de hoogte te zijn van het probleem. Er worden brochures uitgegeven voor de wegbeheerders, om te proberen een eind te maken aan die overvloed aan verkeersborden.

Welke concrete voorstellen wil u voorleggen inzake de verkeerstekens? Hoe ver staat de werkgroep die belast is met de vereenvoudiging van de Wegcode? Hoe staat het met het overleg van de Gewesten? Ten slotte, wat is er geworden van de idee van uw voorganger om een eenmaking op Europese schaal te lanceren in samenwerking met de onderscheiden Europese ministers van vervoer?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik heb kennis genomen van de enquête "Bewegwijzing in Europa" die Touring houdt. Het is belangrijk dat de op nationaal niveau geleverde inspanningen met het oog op een optimalisering van de bewegwijzing worden voortgezet. Op nationaal vlak werden er te dien einde verscheidene maatregelen genomen. Het BIVV heeft een gids uitgebracht voor de wegbeheerders met als oogmerk minder maar beter te bewegwijzeren. Het gebruik van signalisatie met zonale geldigheid werd ook aangemoedigd, door middel van snelheidszones bijvoorbeeld. In het kader van de vereenvoudiging van de verkeersregels zal er ook bijzondere aandacht worden besteed aan de bewegwijzing. De Gewesten zijn betrokken bij de werkzaamheden van de werkgroep.

Ik vind het belangrijk dat er op Europees vlak meer uniformiteit komt in de verkeersborden.

09.03 Josée Lejeune (MR): We hebben een werkgroep opgericht die zich buigt over de vereenvoudiging van de wegcode. Die zal in het bijzonder aandacht besteden aan deze problematiek van de verkeersborden, maar ik zie concreet geen langetermijnbeleid ter zake.

09.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Geef me eerst de gelegenheid om kennis te nemen van de voorstellen die deze commissie me – normalerwijze begin volgend jaar – zal bezorgen.

Ik heb mezelf voorgenomen die voorstellen zo veel mogelijk te volgen en ongeveer een half jaar uit te trekken om de betrokken wijzigingen voldoende ruim te verspreiden en kenbaar te maken.

Vertrekkend daarvan hoop ik te kunnen handelen en te kunnen opbouwen.

09.05 Josée Lejeune (MR): Ik kom op deze kwestie terug wanneer de resultaten van al die werkgroepen zullen zijn gekend.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.13 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 32 par M. François Bellot, président.

01 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "les tricycles et quadricycles motorisés" (n° 7388)

01.01 Xavier Baeselen (MR) : Les tricycles et quadricycles motorisés sont, en ce qui concerne leur immatriculation, assimilés à des deux roues mais sont assimilés à des voitures pour le permis de conduire.

Un tricycle motorisé italien tout récent a été considéré comme une moto nécessitant un permis de conduire pour moto de plus de 125 cm³, mais son constructeur a sorti un nouveau modèle muni d'un frein à pied. De ce fait, il ne serait plus assimilé à une moto mais à une voiture. On pourrait donc avec un permis B conduire ce type de véhicule, et ce en vertu d'une réglementation européenne. Sur le plan de la sécurité, j'estime que conduire un véhicule de ce type nécessite une habilité proche de celle nécessaire à la conduite d'une moto.

Quel est l'état de la réglementation à ce sujet en Belgique ? Ce type de véhicule ne nécessiterait-il pas un permis moto plutôt qu'un permis B ?

01.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les tricycles à moteur sont rangés dans la catégorie de permis de conduire B. La classification et la définition des catégories du permis de conduire sont harmonisées au niveau européen. La Belgique ne peut donc légiférer en la matière de façon isolée. Je suis obligé de m'en tenir à cette classification.

01.03 Xavier Baeselen (MR) : La conduite de ces véhicules à trois ou quatre roues nécessite des compétences similaires à celles pour conduire une moto et, donc, selon moi, un permis adéquat. Cette réflexion devrait être portée au niveau européen.

L'incident est clos.

02 Question de M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "les moyens du fonds de sécurité routière" (n° 7432)

02.01 Peter Luykx (N-VA) : Depuis le 17 septembre dernier, les zones de police connaissent enfin le montant qui leur est alloué par le Fonds de la sécurité routière. Aux termes de la loi pourtant, elles auraient dû en être informées le 9 février dernier. Comment s'explique ce retard de plusieurs mois ?

Le montant total à répartir – 70,6 millions d'euros – est en outre inférieur de 15,6 % à celui de 2007, ce qui est d'autant plus étrange que les recettes des amendes routières de cette année n'ont certainement pas diminué par rapport à celles de l'an dernier. Pourquoi les moyens octroyés aux zones de police ont-ils été réduits cette année ?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai déjà longuement traité de ce problème lors de la réunion de la commission du 24 septembre 2008, en réponse à deux questions identiques.

Les chiffres cités par M. Luykx ne concernent que les recettes des perceptions immédiates qui ont effectivement augmenté l'année dernière. Les recettes des transactions ont cependant largement diminué, précisément parce que davantage d'infractions au code de la route ont été réglées par le biais de perceptions immédiates.

Le montant total des recettes de l'ensemble des amendes routières de 2007 était effectivement légèrement inférieur à celui de 2006 – 296,5 millions d'euros en 2007 et 298 millions d'euros en 2006. Le montant définitif versé au Fonds de la sécurité routière est constitué des recettes des amendes dont est soustrait le montant indexé des recettes de l'année 2002.

En raison de la hausse de l'inflation, le montant final disponible est inférieur.

Le département de l'Intérieur répartit les moyens entre les zones de police. Le retard est dû dans une certaine mesure à la communication tardive du montant des recettes par le SPF Finances, mais il découle principalement de l'examen du projet de loi portant réforme du Fonds de sécurité routière précédemment.

02.03 Peter Luykx (N-VA) : Me voilà suffisamment informé.

L'incident est clos.

03 Question de M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "la remontée des files de voitures dans les embouteillages par les motocyclistes" (n° 7628)

03.01 Peter Luykx (N-VA) : Lorsque le trafic est ralenti ou à l'arrêt, il est fréquent que des motocyclistes remontent les files par le milieu, avec toutes les conséquences qui en résultant.

Existe-t-il des chiffres sur le nombre d'accidents provoqués par ces manœuvres de dépassement ? En cas d'accident de ce type, le motocycliste est-il dans son droit ? Remonter une file équivaut-il à un dépassement ? Que peut-on faire pour mettre un terme à de tels comportements dangereux ?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je ne possède pas de chiffres concernant le nombre d'accidents impliquant des motocyclistes qui remontent des files de voitures au ralenti ou à l'arrêt ou qui effectuent une manœuvre de dépassement. Selon une étude réalisée en France en 2005, il s'agirait de 2,2 %.

Le règlement de la circulation routière ne comporte pas de dispositions expresses en la matière. Il est admis que lorsque la circulation s'effectue en files, les règles qui régissent le dépassement ne sont pas d'application.

Les motocyclistes peuvent donc circuler entre les files de voitures mais quand les voitures sont en mouvement dans une file, ils ne peuvent pas remonter cette file.

En cas d'accidents en de telles circonstances, les constatations effectuées doivent faire apparaître qui est en définitive responsable de l'accident.

Une solution qui permettrait de résoudre ce problème n'a jamais été trouvée à ce jour parce qu'il s'agit d'une matière délicate dans la mesure où elle nous place devant un dilemme : assurer la sécurité des motocyclistes ou améliorer la mobilité globale. Une solution partielle consisterait peut-être à permettre à court terme aux motocyclistes d'utiliser également la voie de circulation réservée aux bus. La campagne de sensibilisation que l'IBSR lancera en 2009 pourrait être l'occasion de demander aux automobilistes de prêter attention à la présence de motocyclistes dans les files.

Le groupe de travail Motocyclistes de la police fédérale continuera d'analyser ce problème.

03.03 Peter Luykx (N-VA) : Dès qu'une voiture change de bande de circulation, il n'est plus question de véhicules à l'arrêt. Des accidents ne se produisent bien sûr que lorsqu'une voiture avance ou change de bande de circulation. J'attends les initiatives que le ministre prendra en la matière.

L'incident est clos.

La discussion des questions est suspendue de 14 h 50 à 15 h 37.

L'incident est clos.

04 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le 'Bike Beep'" (n° 8546)

04.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Nous avons déjà parlé du Bike Beep lors de l'examen de la note de politique générale, mais je souhaite encore revenir sur la question.

Nous avons introduit une proposition de résolution au-delà des partis, mais nous avons laissé au ministre la liberté de prendre des mesures. Six mois plus tard, je demande qu'on poursuive l'examen de la résolution et qu'on la mette aux voix. Les accidents dus à l'angle mort font encore trop de victimes. La sécurité routière doit être améliorée.

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'accorderai une attention particulière au problème des conducteurs de poids lourds qui, lorsqu'ils tournent à droite, ne voient pas les cyclistes qui se trouvent à leur droite.

Dans ma note de politique générale, j'ai fait référence au problème de l'angle mort. Outre la sensibilisation et l'information, il faut également attirer l'attention sur les solutions technologiques, telles que les systèmes de

caméra qui sont déjà utilisés actuellement. Seule l'Europe peut imposer le montage d'un système de caméra. Nous devons cependant stimuler l'installation de ce type de systèmes. Je prendrai des initiatives en la matière.

J'ignore si le Bike Beep répond aux attentes. Je n'ai pas encore obtenu de résultats de l'enquête que j'ai demandé à l'IBSR concernant les moyens techniques destinés à prévenir le problème de l'angle mort. Je ne susciterai l'intérêt de l'Europe pour un système que lorsque je disposerai de ces conclusions.

04.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Je constate que le secrétaire d'État porte de l'intérêt à la question mais je considère aussi que le pouvoir législatif doit en faire une priorité de l'agenda politique. La résolution constituait un stimulant à cet effet. Il est évidemment exact qu'il faut en débattre dans un cadre plus large.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "les plaques minéralogiques illisibles" (n° 8386)**

- **Mme Josée Lejeune au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les plaques minéralogiques illisibles" (n° 8387)**

05.01 Josée Lejeune (MR) : L'arrêté royal du 20.07.2001 précise les normes d'illisibilité d'une plaque d'immatriculation.

Le GOCA tient-il des statistiques sur l'illisibilité des plaques à l'occasion des contrôles techniques ?
Quelles dispositions comptez-vous prendre ?

Ne pourrait-on pas envisager que les plaques officielles soient rentrées ou échangées à intervalles réguliers ?

Que pensez-vous de l'éventualité de remplacer l'association du rouge et du blanc par celle du noir et du blanc ?

05.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Le GOCA tient effectivement des statistiques sur l'illisibilité des plaques d'immatriculation à l'occasion des contrôles techniques. Par an, quelque 1,1 % de véhicules ont reçu la mention "plaque d'immatriculation partiellement illisible ou confusion possible". Dans 0,04 % des cas, un certificat non valable avec obligation de retourner au contrôle technique est délivré. Ce pourcentage est donc très minime.

Je n'envisage pas d'autre mesure, si ce n'est de demander aux centres de contrôle technique d'accentuer ce contrôle.

La police verbalise également pour les plaques peu lisibles ou détériorées. Je ne dispose pas de statistiques à ce sujet.

Il n'est pas envisageable de procéder à l'échange, à intervalles réguliers, des plaques officielles. La DIV a mis au point un système d'échange qui permet aux usagers de ne pas se démunir de leur plaque d'immatriculation abîmée en attendant la nouvelle. Il faut qu'il y ait commande au préalable.

J'ai l'intention, à l'occasion de la présidence belge de l'Union européenne de 2010, d'instaurer la plaque du modèle européen en Belgique.

05.03 Josée Lejeune (MR) : Si mes informations sont correctes, il semblerait que 10 à 15 % des procès-verbaux sont classés sans suite par manque de visibilité des plaques. Il me semble donc particulièrement intéressant d'accentuer les contrôles au niveau des centres de contrôle technique.

L'incident est clos.

06 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "la

mise en place d'un accord de coopération pour la reconfiguration de l'espace aérien européen" (n° 7642)

06.01 Xavier Baeselen (MR) : Au printemps dernier, vous répondiez que les négociations pour la reconfiguration de l'espace aérien européen se dérouleraient après l'été 2008. Qu'en est-il de cette décision? Quelle forme prendra la collaboration entre les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne, la France, la Suisse et la Belgique?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : La réalisation du "Fonctionnel Airspace Bloc Europe Central" (FABEC) serait favorable à l'efficacité des vols, à la sécurité, à l'environnement et à la réduction des coûts. Elle nécessite une nouvelle conception de l'espace aérien et surtout une harmonisation opérationnelle des procédures et des systèmes techniques. Ces développements nécessiteront encore beaucoup de travail. Les six États ont signé une déclaration d'intention le 18 novembre dernier. La signature de l'accord FABEC est prévue en 2010 pour être ratifiée en 2011 par les différents États.

06.03 Xavier Baeselen (MR) : Je me réjouis que ce dossier avance dans le timing prévu.

L'incident est clos.

07 Question de M. Xavier Baeselen au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les nouveaux systèmes de contrôle des passagers dans les aéroports" (n° 8257)

07.01 Xavier Baeselen (MR) : Le Parlement européen a amorcé le débat sur l'installation, dans les aéroports, de nouveaux systèmes de contrôle qui permettent de détecter tout ce que le passager porte sur lui, à tel point que ce dernier apparaît presque dénudé à l'écran de contrôle. Ces nouveaux dispositifs posent la question du respect de la vie privée et de l'intégrité physique des passagers.

Quelle est la position de la Belgique dans ce dossier ? Ce sujet a-t-il été abordé au Conseil des ministres européens ? Est-il prévu d'expérimenter ou de mettre en place ces nouveaux systèmes dans nos aéroports ? Les systèmes actuels ne sont-ils pas assez performants au regard des exigences européennes de sécurité ?

07.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Les contrôles de sûreté valables posent toujours la question du respect de la vie privée et ne se conçoivent que si chacun peut s'y dérober sans sanction autre que l'interdiction de pénétrer dans un environnement sécurisé comme un aéroport. Moyennant certaines dispositions pour éviter les abus, la Belgique est favorable aux nouvelles techniques qui maximisent l'efficacité du contrôle et minimisent la fouille.

Le sujet n'a pas été abordé en détail au Conseil des ministres européens.

La situation étant comparable dans tous les aéroports, il n'est pas nécessaire d'effectuer des expérimentations partout.

Enfin, les systèmes actuels sont performants mais perfectibles. À terme, l'évolution technologique rendra les nouveaux équipements perfectibles à leur tour.

07.03 Xavier Baeselen (MR) : Aucun de ces nouveaux dispositifs qui déshabillent n'est donc installé sur le territoire belge ?

07.04 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Pas à ce stade-ci. La sûreté et la sécurité sont nos préoccupations premières. Et nous suivrons le moindre changement qui surviendra à l'échelon européen.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "le permis de conduire" (n° 8426)

08.01 Josée Lejeune (MR) : On dénombre encore un nombre important de victimes sur nos routes. La baisse constante du nombre de tués est positive mais l'objectif de faire passer ce chiffre en dessous de mille personnes par an pour 2006 n'a pas été atteint. Des progrès peuvent encore être réalisés.

Pour atteindre le nouvel objectif de moins de cinq cents tués sur nos routes en 2015, vous avez proposé de doubler le nombre de contrôles de vitesse et d'alcoolémie et de rendre plus stricte la procédure d'octroi du permis de conduire. Cela passera notamment par de nouvelles conditions pour l'apprentissage en filière libre mais également par l'instauration d'un permis provisoire pour une durée de deux ans sous certaines conditions. La période de deux ans écoulée, le conducteur obtiendra son permis définitif en cas de conduite irréprochable.

À quelles formalités devront se soumettre les détenteurs du permis provisoire une fois les deux années d'apprentissage écoulées ? Sera-t-il question d'un nouvel examen de conduite ? Quel sera le régime applicable aux détenteurs de ces permis en cas d'infraction ? Ces conducteurs seront-ils identifiables sur les routes ? Constitueront-ils une cible particulière des contrôles ?

08.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Plusieurs pays européens connaissent un système de post-permis ou de période probatoire pendant laquelle le conducteur débutant est suivi d'une manière spécifique et pendant laquelle certaines limitations à la conduite sont d'application. Notre législation actuelle prévoit déjà une application de ce système. En effet, pour le conducteur qui a son permis B depuis moins de deux ans, le juge est obligé de prononcer une déchéance du droit de conduire avec l'obligation de repasser des examens, pour une infraction punissable d'une déchéance du droit de conduire.

Petit à petit, un nouveau conducteur, tout en roulant seul, explore ses capacités dans des situations qu'il n'a pas encore rencontrées. C'est cela le manque d'expérience. Malheureusement, ces situations nouvelles de circulation routière sont souvent liées à une conduite nocturne sous influence - même de petites quantités - d'alcool ou parfois de drogues, ou à une surévaluation de soi. C'est la raison pour laquelle le monde de la sécurité routière est favorable à une période post-permis avec des restrictions de conduite. C'est aussi pourquoi je réfléchis à l'abaissement du taux d'alcool à 0,2 g. Une autre possibilité consiste à appliquer des mesures éducatives en cas d'infraction.

Comme je l'ai déjà dit, j'ai demandé à un groupe de travail de la commission fédérale pour la sécurité routière d'évaluer la formation actuelle à la conduite dans notre pays et chez nos voisins, y compris les systèmes de post-permis.

J'attends la fin de ces travaux pour le début de l'an prochain. Dès lors, je vous propose d'attendre ce rapport pour vous donner des réponses plus détaillées.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "les panneaux de signalisation" (n° 8597)

09.01 Josée Lejeune (MR) : Selon une enquête réalisée par Touring, il s'avère que plus de 60 % des automobilistes européens affirment éprouver des difficultés à comprendre les panneaux de signalisation à l'étranger. Au niveau national, 55 % des automobilistes sont d'avis qu'il y a trop de panneaux sur nos routes et six Belges sur dix les trouvent confus. Ceci peut provoquer des manœuvres dangereuses. Il semblerait que l'IBSR reconnaisse l'existence de ce problème. Des brochures sont éditées à destination des gestionnaires de voirie pour tenter de mettre fin à cette profusion de panneaux.

Quelles propositions concrètes comptez-vous avancer en matière de signalisation routière ? Où en est le groupe de travail chargé de la simplification du Code de la route ? Qu'en est-il de la concertation avec les Régions ? Enfin, où en est l'idée de votre prédécesseur de lancer une uniformisation à l'échelle européenne en collaboration avec les différents ministres des Transports ?

09.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : J'ai pris connaissance de l'enquête réalisée par Touring relative à la signalisation en Europe. Il est important de poursuivre les efforts réalisés au niveau

national en vue d'optimiser le placement de la signalisation. Au niveau national, diverses dispositions ont été prises à cette fin. Un guide a été publié par l'IBSR à l'attention des gestionnaires de voirie. Son but est de signaler moins mais mieux. L'utilisation de la signalisation zonale a aussi été encouragée par le biais de zones de vitesse par exemple. Dans le cadre des travaux de simplification du Code de la route, une attention particulière sera également apportée à la signalisation routière. Les Régions sont associées au groupe de travail.

J'estime qu'il est important de renforcer l'uniformisation des signaux routiers au niveau européen.

09.03 Josée Lejeune (MR) : Nous avons un groupe de travail chargé de la simplification du Code de la route qui va apporter une attention particulière à cette problématique de signalisation mais, de manière concrète, je ne vois pas une politique à long terme à cet égard.

09.04 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Laissez-moi d'abord l'opportunité de prendre connaissance des propositions que cette commission va me faire, normalement au début de l'année prochaine.

Je me suis fixé comme objectif de les respecter au maximum en donnant un délai d'environ un semestre pour donner une répartition suffisante et prendre connaissance des modifications concernées.

J'espère pouvoir agir et construire au départ de cela.

09.05 Josée Lejeune (MR) : Je reviendrai sur la question lorsque les résultats de tous ces groupes de travail seront connus.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 13.