



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Maandag

16-11-2009

Namiddag

Lundi

16-11-2009

Après-midi

INHOUD

Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe controlesystemen voor passagiers in de luchthavens" (nr. 15071)

Sprekers: **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de snelheidsboetes" (nr. 14995)

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

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 Europese luchtruim" (nr. 15076)

Sprekers: **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van de motorrijders" (nr. 15077)

Sprekers: **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gevaar voor ongevallen door het verlies van een lading" (nr. 15189)

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

Samengevoegde vragen van 5

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving voor quads" (nr. 15273)

- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regels voor quads in het verkeer" (nr. 15806)

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "quads" (nr. 15831)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving rond quads in het verkeer" (nr. 15833)

SOMMAIRE

Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouveaux systèmes de contrôle des passagers dans les aéroports" (n° 15071)

Orateurs: **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les amendes pour excès de vitesse" (n° 14995)

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

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° 15076)

Orateurs: **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des motards" (n° 15077)

Orateurs: **Xavier Baeselen, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les risques d'accidents liés aux pertes de chargement" (n° 15189)

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

Questions jointes de 5

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation de la circulation des quads" (n° 15273)

- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les règles de circulation applicables aux quads" (n° 15806)

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les quads" (n° 15831)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation de la circulation des quads" (n° 15833)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verkeerssignalisatie betreffende quads" (nr. 16117)	6	- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la signalisation routière concernant les quads" (n° 16117)	6
<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Paul Vanhie, Patrick De Groote, Jef Van den Bergh, David Lavaux, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Paul Vanhie, Patrick De Groote, Jef Van den Bergh, David Lavaux, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beschieten van trucks op Belgische wegen" (nr. 15336)	9	Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les tirs essuyés par des camions sur les routes belges" (n° 15336)	9
<i>Sprekers:</i> Patrick De Groote, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Patrick De Groote, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over het GEN" (nr. 15366)	9	Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude sur le RER" (n° 15366)	9
<i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de herziening van de wegcode" (nr. 15368)	11	Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la révision du code de la route" (n° 15368)	11
<i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de waarschuwing van de Europese Commissie aan België in verband met de ontoereikende uitvoering van het eerste spoorwegpakket" (nr. 15520)	12	Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avertissement adressé à la Belgique par la Commission européenne sur la mise en œuvre insuffisante du premier paquet ferroviaire" (n° 15520)	12
<i>Sprekers:</i> David Lavaux, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> David Lavaux, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het GEN-plan" (nr. 15895)	13	Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le projet RER" (n° 15895)	13
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de homologatie bij de technische keuring van auto's van het type 'Fiat 500'" (nr. 16076)	14	- Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'homologation au contrôle technique de la voiture type Fiat 500" (n° 16076)	14
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen met de technische keuring van recente tweedehandsvoertuigen" (nr. 16109)	14	- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes de contrôle technique rencontrés lors de la revente de véhicules récents" (n° 16109)	14
- mevrouw Magda Raemaekers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werking van de	14	- Mme Magda Raemaekers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le fonctionnement des stations de contrôle	14

keuringsstations" (nr. 16111)		technique" (n° 16111)	
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen voor de Fiat 500 om de technische keuring te doorstaan" (nr. 16116)	14	- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes de passage au contrôle technique de la Fiat 500" (n° 16116)	14
- de heer Philippe Blanchart aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen betreffende de technische keuring van de Fiat 500" (nr. 16121)	14	- M. Philippe Blanchart au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la problématique du contrôle technique pour les Fiat 500" (n° 16121)	14
- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Fiat 500" (nr. 16160)	15	- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la Fiat 500" (n° 16160)	14
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het afkeuren van de Fiat 500 bij de autokeuring" (nr. 16239) <i>Sprekers: Philippe Blanchart, Paul Vanhie, Bruno Stevenheydens, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	15	- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le refus de la Fiat 500 au contrôle technique" (n° 16239) <i>Orateurs: Philippe Blanchart, Paul Vanhie, Bruno Stevenheydens, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	15
Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het zwaar transport door kleine dorpskernen" (nr. 16180) <i>Sprekers: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	19	Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le trafic lourd dans les petites agglomérations" (n° 16180) <i>Orateurs: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	19
Vraag van de heer Éric Jadot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de aandacht van de staatssecretaris voor en zijn opvolging van het verslag van het Rekenhof inzake de evaluatie van het federaal klimaatbeleid" (nr. 16225) <i>Sprekers: Éric Jadot, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	20	Question de M. Éric Jadot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'attention et le suivi apporté par le secrétaire d'État au rapport de la Cour des comptes sur l'évaluation de la politique climatique fédérale" (n° 16225) <i>Orateurs: Éric Jadot, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	20
Samengevoegde vragen van	21	Questions jointes de	21
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden voor de praktische rijexamens" (nr. 16255)	21	- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues attentes pour les examens pratiques de conduite" (n° 16255)	21
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden om een praktisch rijexamen af te leggen" (nr. 16263)	21	- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues files d'attente pour passer le permis de conduire pratique" (n° 16263)	21
- de heer Philippe Blanchart aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de termijnen voor het behalen van het rijbewijs" (nr. 16269)	21	- M. Philippe Blanchart au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les délais de passage au permis de conduire" (n° 16269)	21
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden voor de praktische	21	- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues attentes pour les examens pratiques de	21

rijexamens" (nr. 16388)

Sprekers: **François Bellot, Philippe Blanchart, Etienne Schouppe**,
staatssecretaris voor Mobiliteit

conduite" (n° 16388)

Orateurs: **François Bellot, Philippe Blanchart, Etienne Schouppe**,
secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van

23

Questions jointes de

23

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Belgische autokeuring versus de Europese regelgeving" (nr. 16256)

23

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le contrôle technique en Belgique et la réglementation européenne" (n° 16256)

23

- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de technische keuring" (nr. 16268)

23

- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes ayant trait au contrôle technique" (n° 16268)

23

Sprekers: **Patrick De Groote, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit,
Paul Vanhie

Orateurs: **Patrick De Groote, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité,
Paul Vanhie

Samengevoegde vragen van

25

Questions jointes de

25

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de oprichting van een cel die zich over een mobiliteitsstrategie moet buigen" (nr. 16448)

25

- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité" (n° 16448)

25

- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de oprichting van een cel die zich over een mobiliteitsstrategie moet buigen" (nr. 16449)

25

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité" (n° 16449)

25

Sprekers: **David Lavaux, Etienne Schouppe**,
staatssecretaris voor Mobiliteit

Orateurs: **David Lavaux, Etienne Schouppe**,
secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het systeem van de rijopleiding in België" (nr. 16450)

26

Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le système d'apprentissage de la conduite automobile en Belgique" (n° 16450)

26

Sprekers: **David Lavaux**

Orateurs: **David Lavaux**

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

van

MAANDAG 16 NOVEMBER 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 16 NOVEMBRE 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.30 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 "de nieuwe
controlesystemen voor passagiers in de
luchthavens" (nr. 15071)

01.01 **Xavier Baeselen** (MR): Met een resolutie
van het Europees parlement werd in oktober 2008
het debat op gang gebracht over de installatie van
nieuwe passagierscontrolesystemen in de
luchthavens waarbij gebruik gemaakt wordt van een
bodyscan die door de kleding heen kijkt. In de
Verenigde Staten wordt dat systeem al toegepast.
Op mijn vraag hierover van 26 november 2008
antwoordde u dat dit onderwerp nog niet ter tafel
gekomen was op de Europese Raad van ministers
(cf. *Beknopt Verslag* 52 COM 382, blz. 7). Wat is de
stand van dit dossier?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*):
De Europese Commissie heeft het gebruik van
passagierscontrolesystemen in de luchthavens met
bodyscans waarbij door de kleding heen gekeken
wordt, wel degelijk doorgesproken. Het voorstel van
de Commissie om dat systeem in te voeren, werd
door het Europees Parlement verworpen, gelet op
de eerbiediging van de grondrechten en het respect
voor de privacy, en gelet op de gevolgen voor de
gezondheid en de commerciële consequenties. De
Commissie zal deze kwestie dus grondiger
bestuderen. Er zijn momenteel geen plannen om
een dergelijk toestel in de Belgische luchthavens uit
te testen.

01.03 **Xavier Baeselen** (MR): In de luchthavens

La réunion publique est ouverte à 14 h 30 par
M. François Bellot, président.

01 Question de M. **Xavier Baeselen** au secrétaire
d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre
sur "les nouveaux systèmes de contrôle des
passagers dans les aéroports" (n° 15071)

01.01 **Xavier Baeselen** (MR): Une résolution du
Parlement européen en octobre 2008 avait lancé le
débat sur l'installation dans les aéroports de
nouveaux systèmes de contrôle des passagers qui
permettent de voir à travers les vêtements, comme
il en existe aux États-Unis. Vous questionnant à ce
sujet le 26 novembre 2008, vous m'avez indiqué
que le sujet n'avait pas encore été abordé au
Conseil européen des ministres (voir *Compte rendu
analytique* 52 COM 382, p. 7). Où en sommes-nous
dans ce dossier?

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en
français*): L'utilisation dans les aéroports d'un
système de contrôle des passagers permettant de
voir à travers les vêtements a bien été discutée par
la Commission européenne. La proposition de la
Commission d'adopter ce système a été rejetée par
le Parlement européen, prenant en considération
les droits fondamentaux et le respect de la vie
privée, l'impact sur la santé et les effets
commerciaux. Cette question sera donc étudiée
plus avant par la Commission. Il n'est pas question,
pour l'heure, de tester un tel dispositif dans les
aéroports belges.

01.03 **Xavier Baeselen** (MR): Les aéroports qui

die met dit systeem werken, hebben de passagiers de keuze: of de bodyscan, of gefouilleerd worden door het personeel. Ik hoop dat het Europees Parlement zijn beslissing zal herzien.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de snelheidsboetes" (nr. 14995)

02.01 Valérie De Bue (MR): In 2008 zouden er op de snelweg meer dan 500.000 processen-verbaal voor snelheidsovertredingen opgemaakt zijn, met andere woorden een stijging van 5 procent ten opzichte van vorig jaar. Die trend zou zich in 2009 moeten voortzetten dankzij de installatie van flitspalen, de aankoop van mobiele radartoestellen en het toegenomen aantal controles. Voorts worden er nieuwe soorten controles aangekondigd, zoals trajectcontrole.

Klopt het dat het aantal processen-verbaal voor snelheidsovertredingen is toegenomen? Welke bedragen werden er geïnd en waarvoor zullen die gebruikt worden? Hoeveel flitspalen kwamen er in 2009 bij? Wat zijn de doelstellingen inzake snelheidscontrole voor 2009?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): In 2008 maakte de federale politie 540.947 processen-verbaal voor snelheidsovertreding op, d.i. een stijging van 4,2 procent ten opzichte van 2007. Vorig jaar brachten de onmiddellijke inningen 223.415.105,07 euro in het laatje.

Het Verkeersveiligheidsfonds voor 2009 bedraagt 109.802.721 euro.

Een eerste schijf van 88.115.698 euro werd aan de lokale politiezones gestort en een bedrag van 4.405.785 euro aan de federale politie. Het bedrag van de gemeenschappelijke aankopen voor de geïntegreerde politie zal rond 13 miljoen euro schommelen, en een bedrag van 5.490.136 euro gaat naar Justitie voor de toepassing van alternatieve maatregelen jegens verkeersovertreders.

De eenheden van de wegpollitie beschikken momenteel over 46 mobiele radars en 36 radarvoertuigen. Langs de Waalse autosnelwegen zijn er vier digitale camera's voor zeven flitspalen. Er zullen in de loop van de volgende drie jaar twaalf extra camera's worden aangekocht voor een twintigtal bijkomende flitspalen. De Vlaamse autosnelwegen zijn uitgerust met 31 onbemande

utilisent ce système laissent aux voyageurs le choix de passer devant ces appareils ou d'être fouillés par des agents. J'espère que le Parlement européen révisera son jugement.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les amendes pour excès de vitesse" (n° 14995)

02.01 Valérie De Bue (MR): En 2008, plus de cinq cent mille contraventions auraient été dressées pour excès de vitesse sur les autoroutes, ce qui représente une augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente. L'installation de radars automatiques, l'acquisition de radars mobiles et l'augmentation des contrôles devraient confirmer cette tendance en 2009. Par ailleurs, on annonce de nouveaux contrôles, comme les contrôles de trajet.

Confirmez-vous l'augmentation des contraventions pour excès de vitesse? Quelles sommes ont-elles été récoltées et quelle sera leur affectation? Combien de nouveaux radars ont-ils été installés en 2009? Quels sont les objectifs pour 2009 en matière de contrôle de la vitesse?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): En 2008, la police fédérale a dressé 540 947 contraventions pour excès de vitesse, en progression de 4,2 % par rapport à 2007. Un montant de 223 415 105,07 euros a été récolté grâce aux perceptions immédiates l'année passée.

Le Fonds de sécurité routière pour 2009 s'élève à 109 802 721 euros.

Une première tranche de 88 115 698 euros a été versée aux zones de police locale ainsi que 4 405 785 euros à la police fédérale. Le montant des achats communs pour la police intégrée oscillera autour de treize millions d'euros et 5 490 136 euros seront versés à la Justice pour l'application de mesures alternatives suite à des infractions en matière de roulage.

Les unités de la police de la route disposent actuellement de 46 radars mobiles et de 36 véhicules-radars. Sur les autoroutes wallonnes, quatre radars numériques se partagent sept boîtiers. Douze radars supplémentaires seront acquis dans les trois années à venir pour équiper une vingtaine d'autres boîtiers. Pour la Région flamande, 31 caméras automatiques sont en

camera's.

Voor 2009 stelde de federale politie zich ten doel gedurende 74.500 uur snelheidscontroles uit te voeren.

Het principe van de trajectcontrole is eenvoudig: twee camera's worden op verschillende punten geplaatst en nemen de nummerplaten op terwijl een computer de gemiddelde snelheid van de voertuigen tussen die twee punten berekent. Het voordeel is dat de bestuurders de snelheidsbeperkingen op een langere afstand moeten in acht nemen dan wanneer hun snelheid met een radar wordt berekend. Naar het schijnt is die technologie bovendien vrij eenvoudig. Nu wordt dat systeem zowel in Vlaanderen als in Wallonië uitgetest.

02.03 Valérie De Bue (MR): Trajectcontrole lijkt me interessant.

Het incident is gesloten.

03 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 Europese luchtruim" (nr. 15076)

03.01 Xavier Baeselen (MR): Ik wil terugkomen op het *Functional Airspace Block Europe central* (FABEC), d.i. de nieuwe configuratie van het Europese luchtruim waarbij een functioneel luchtruimblok gecreëerd wordt. Bedoeling is de vluchten veiliger en efficiënter te laten verlopen, en de kosten te drukken (cf. *Beknopt Verslag* 52 COM 382, blz. 6). Wat is de stand van dit dossier, wat de praktische kant van de zaak betreft? De streefdatum voor de inwerkingtreding was vastgesteld op 2010 of 2011.

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De onderscheiden werkgroepen zetten hun werkzaamheden met het oog op de invoering van het functioneel luchtruimblok FABEC voort volgens de vastgestelde kalender. In mei 2010 moet de laatste hand gelegd worden aan het ontwerpverdrag, dat tijdens het Belgische EU-voorzitterschap zou moeten worden ondertekend. Tegen eind 2012 zouden de procedures met het oog op de ratificatie door de parlementen afgerond moeten zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De heer Baeselen wenst zijn vraag 16019 in te trekken.

service sur les autoroutes.

Pour 2009, la police fédérale s'est fixée pour objectif de réaliser 74 500 heures de contrôles de vitesse.

Le principe de contrôle de trajet est simple: deux caméras sont placées en des points différents et enregistrent les numéros de plaque, tandis qu'un ordinateur calcule la vitesse moyenne des véhicules entre ces deux points. L'avantage est que les automobilistes sont obligés de respecter les limitations de vitesse sur un parcours plus long qu'avec un radar. En plus, la technologie semble assez simple. Ce système est actuellement testé tant en Flandre qu'en Wallonie.

02.03 Valérie De Bue (MR): Le contrôle de trajet me paraît intéressant.

L'incident est clos.

03 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° 15076)

03.01 Xavier Baeselen (MR): Je reviens sur le *Functional Airspace Block Europe Central* (FABEC), autrement dit la reconfiguration de l'espace aérien européen dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité des vols et d'en réduire les coûts (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 382, p. 6). Au niveau pratique, où en est-on? L'objectif était une entrée en vigueur en 2010 ou 2011.

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Les travaux des différents groupes de travail pour la mise en place du bloc fonctionnel d'espace aérien FABEC se poursuivent selon le calendrier fixé. Il est prévu que le projet de traité soit finalisé en mai 2010 et la signature devrait avoir lieu pendant la présidence belge de l'Union européenne. Les procédures d'assentiment parlementaire devraient être terminées pour la fin 2012.

L'incident est clos.

Le **président:** À sa demande, la question n° 16019 de M. Baeselen est retirée.

04 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van de motorrijders" (nr. 15077)

04.01 Xavier Baeselen (MR): In de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 15 juli verklaarde u dat er met de Gewesten overleg zou worden gepleegd over de mogelijkheid voor motorrijders om de busbaan te gebruiken (cf. *Beknopt Verslag* 52 COM 632, blz 2 en 3). Schiet dat overleg op? Hoe staat het met het voorstel voor een specifieke opleiding voor motorrijders tussen veertig en vijftig jaar. Zij zijn enkel houder van een rijbewijs B en vormen een risicogroep.

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Zeer binnenkort vindt er een overlegvergadering plaats met de Gewesten over het ontwerp van koninklijk besluit dat ertoe strekt motorrijders toe te staan de busbaan te gebruiken. Het zal niet gemakkelijk zijn om hierover een akkoord te bereiken, zeker niet voor steden met druk verkeer.

Volgens de aanbeveling die de werkgroep kwetsbare weggebruikers (motorrijders) van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid op 4 juni 2009 formuleerde, moeten personen tussen veertig en vijftig jaar die houder zijn van een rijbewijs B dat dateert van vóór 1998, ertoe aangemoedigd worden hun rijvaardigheid te laten testen.

04.03 Xavier Baeselen (MR): Het is precies in de drukke steden dat deze regeling interessant zou zijn. Ik pleit voor een intelligente verdeling van de weg, meer bepaald met de fietsers.

04.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het is in diezelfde steden, in Brussel bijvoorbeeld, dat de vervoersmaatschappijen vragen dat de voorbehouden rijstroken niet zouden worden opgesteld voor motorrijders.

04.05 Xavier Baeselen (MR): De aanwezigheid van motorrijders op die rijstroken zou de commerciële snelheid van het openbaar vervoer niet meer in het gedrang brengen dan de aanwezigheid van fietsers.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gevaar voor ongevallen door het verlies van een lading" (nr. 15189)

04 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des motards" (n° 15077)

04.01 Xavier Baeselen (MR): La concertation en vue de la possibilité pour les motards d'utiliser les couloirs de bus, dont vous aviez notamment parlé en commission de l'Infrastructure du 15 juillet (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 632, p. 2 & 3) est-elle en bonne voie? Qu'en est-il de l'idée d'une formation spécifique pour les motards entre quarante et cinquante ans, qui, titulaires du seul permis B, constituent un groupe à risque?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Une réunion de concertation avec les Régions doit avoir lieu très prochainement au sujet du projet d'arrêté royal visant à autoriser l'utilisation des couloirs de bus par les motos. Il ne sera pas facile d'arriver à un accord, surtout dans les villes à forte densité de trafic.

Le groupe de travail "Motards" de la Commission fédérale de la sécurité routière a recommandé, le 4 juin 2009, que les personnes âgées entre quarante et cinquante ans titulaires d'un permis B d'avant 1998 soient encouragées à subir un examen relatif à leur aptitude à conduire.

04.03 Xavier Baeselen (MR): C'est justement dans les villes à forte densité de circulation que ce serait intéressant. Je plaide pour un partage intelligent de la voirie, notamment avec les vélos.

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): C'est aussi dans ces villes, comme Bruxelles, que les transports en commun insistent pour que ces couloirs ne soient pas accessibles aux motos.

04.05 Xavier Baeselen (MR): La présence des motos, pas plus que celle des vélos, dans ces couloirs ne devrait nuire à la vitesse commerciale des transports en commun.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les risques d'accidents liés aux pertes de chargement" (n° 15189)

05.01 Valérie De Bue (MR): Volgens het Platform voor het Vervoer en de Verkeersveiligheid in Europa (PVVE) is een op vier verkeersongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken is, te wijten aan een slecht bevestigde lading. Het Platform vraagt dat, in dat geval, het bedrijf dat de vrachtwagen heeft bevracht zou worden gestraft. Het Platform vraagt daarnaast dat de verantwoordelijkheid van de vrachtonderneming zou worden onderzocht wanneer een vrachtwagen te zwaar geladen is.

Kan u die statistieken bevestigen? Beschikt u over betrouwbare statistieken in dat verband en met betrekking tot de invloed van de ongevallen op de doorstroming? Werd de federale politie gevraagd de ladingen strikter te controleren? Wat antwoordt u op de vragen van het PVVE?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Sinds 10 september 2009 is een aantal nieuwe bepalingen van kracht met betrekking tot de lading van voertuigen. Ze zijn opgenomen in artikel 45 van het verkeersreglement. Dit punt behoort tot de prioritaire controles van de verschillende controlediensten, die daartoe de nodige opleiding krijgen.

In uitvoering van het akkoord dat in 2001 gesloten werd tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer, de politie, de douane, de RSZ en de FOD's Werkgelegenheid en Sociale Zekerheid wordt het zwaar goederenvervoer maandelijks aan een zestigtal gecoördineerde controles onderworpen. Bovendien voert de federale wegpolitie, waar momenteel een netwerk van een dertigtal specialisten wordt opgezet, specifieke controles uit die betrekking hebben op de lading, op de rij- en rusttijden, op de technische voorwaarden, enz.

Volgens het BIVV was er slechts bij 30 van de 2.548 ongevallen (d.i. 1 procent) met vrachtwagens waarbij gewonden vielen in 2007 sprake van een verband met het verlies van de lading. In een Europese studie komt men uit op 1,4 procent. Ik beschik niet over statistieken betreffende de impact van deze ongevallen op de verkeersdoorstroming, maar het is duidelijk dat ze vaak files veroorzaken, en dus een zwaar financieel verlies meebrengen.

Niet alleen de chauffeur, ook diegene die verantwoordelijk is voor het verpakken van de goederen of de stuurder dragen een deel van de verantwoordelijkheid.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van - mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris

05.01 Valérie De Bue (MR): L'Interface pour le transport et la sécurité routière en Europe (ITSRE) estime qu'un accident de poids lourd sur quatre est lié à un chargement mal arrimé et réclame que, dans ce cas, la sanction frappe l'entreprise qui a chargé le camion. Elle demande aussi qu'en cas de surcharge, la responsabilité des expéditeurs soit mise en cause.

Confirmez-vous ces statistiques? En avez-vous de fiables en la matière et quant à l'impact des accidents sur la fluidité du trafic? Un contrôle plus intensif des chargements a-t-il été demandé à la police fédérale? Que répondez-vous aux demandes de l'ISTRE?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): L'arrimage des marchandises fait l'objet de nouvelles dispositions (reprises à l'article 45 du Code de la route) entrées en vigueur le 10 septembre 2009 et sont un point de contrôle prioritaire des différents services de contrôle, qui sont formés à cet effet.

À la suite de l'accord conclu en 2001 entre le SPF Mobilité et Transports avec la police, la douane, l'ONSS et les SPF Emploi et Affaires sociales, une soixantaine de contrôles coordonnés du transport lourd de marchandises ont lieu par mois. La police fédérale de la route, au sein de laquelle un réseau d'une trentaine de spécialistes est en train de se créer, effectue en outre des contrôles spécifiques relatifs au chargement, aux temps de conduite et de repos, aux conditions techniques, etc.

Selon l'IBSR, seuls trente des 2 548 accidents (soit 1 %) avec lésions corporelles impliquant des camions en 2007 ont un lien avec une perte de chargement. Une étude européenne arrive à 1,4 %. Je ne dispose pas de statistiques relatives à l'impact de ces accidents sur la fluidité du trafic, mais il est clair qu'ils causent souvent des files, et donc une perte financière très lourde.

En plus du chauffeur, le responsable du conditionnement ou le chargeur supportent une part de responsabilité.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de - Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la

voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving voor quads" (nr. 15273)

- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regels voor quads in het verkeer" (nr. 15806)

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "quads" (nr. 15831)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving rond quads in het verkeer" (nr. 15833)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verkeerssignalisatie betreffende quads" (nr. 16117)

Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation de la circulation des quads" (n° 15273)

- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les règles de circulation applicables aux quads" (n° 15806)

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les quads" (n° 15831)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation de la circulation des quads" (n° 15833)

- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la signalisation routière concernant les quads" (n° 16117)

06.01 Valérie De Bue (MR): Bepaalde steden, zoals Antwerpen of Brussel, hebben beslist quads op hun grondgebied te verbieden. Quads veroorzaken weliswaar overlast, maar moeten we het debat daarom zodanig verengen dat een verbod de enige optie wordt? Zou het niet nuttig zijn om maatregelen te treffen om dat verschijnsel te duiden? Kennen we het profiel van de quadrijder? Gebruikt men de quad enkel voor de sport, of is het een volwaardig vervoermiddel?

06.01 Valérie De Bue (MR): Certaines villes, comme Anvers ou Bruxelles, ont décidé d'interdire la circulation des quads. En ce qui concerne les nuisances, doit-on réduire le débat à une interdiction pure et simple? Ne serait-il pas utile de prendre des dispositions pour appréhender ce phénomène? Connaît-on le profil des utilisateurs? Est-ce uniquement du sport ou véritablement un moyen de transport?

06.02 Paul Vanhie (LDD): In navolging van Antwerpen willen ook andere gemeenten een verbod invoeren op quads. Begin oktober verkondigde de staatssecretaris dat hij een verkeersbord zou creëren waarmee quads op bepaalde plaatsen kunnen worden geweerd.

06.02 Paul Vanhie (LDD): Suivant l'exemple d'Anvers, d'autres communes veulent également instaurer une interdiction des quads. Début octobre, le secrétaire d'État a annoncé la création d'un panneau de signalisation permettant de prohiber les quads à certains endroits.

Zal dit verkeersbord gelden voor de drie soorten quads: de landbouwvoertuigen, de lichte quads en de zware quads? Zal het verkeersreglement worden aangepast om de quad er als een apart voertuig in op te nemen? Lopen we dan niet het gevaar de Europese regels te overtreden, aangezien de typering van voertuigen een Europese materie is?

Ce signal s'appliquera-t-il aux trois catégories de quads: les véhicules agricoles, les quads légers et les quads lourds? Le code de la route sera-t-il modifié pour y intégrer le quad en tant que véhicule distinct? Le typage des véhicules étant une matière européenne, ne risquons-nous pas d'enfreindre ainsi les règles européennes?

06.03 Patrick De Groote (N-VA): De quads zijn ondertussen een maatschappelijk fenomeen geworden. De laatste jaren is hun aantal op onze wegen verviervoudigd.

06.03 Patrick De Groote (N-VA): Les quads sont entre-temps devenus un phénomène social. Leur nombre a quintuplé sur les routes au cours des dernières années.

Komt er een apart verkeersteken voor quads? Zal dit teken gelden voor alle categorieën van quads? Wordt de verkeerswet gewijzigd? Kunnen deze eventuele wijzigingen de toetsing met de Europese richtlijn doorstaan?

Un signal distinct sera-t-il créé pour les quads? Ce signal s'appliquera-t-il aux différentes catégories de quads? La loi sur la circulation routière sera-t-elle modifiée? Ces éventuels changements résisteront-ils à la comparaison avec la directive européenne?

06.04 Jef Van den Bergh (CD&V): De staatssecretaris heeft aangekondigd dat hij een

06.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Le secrétaire d'État a annoncé qu'il souhaitait introduire un

verkeersbord voor quads wil invoeren. Ik vrees echter dat de zaak niet zomaar kan worden geregeld met louter een verkeersbord. Er zullen ook wijzigingen aan de verkeerswet nodig zijn.

Zal het bord voor alle soorten quads gelden of komen er aparte borden voor de aparte categorieën? Als quads worden verboden omdat bepaalde individuen er overlast van ondervinden, wat staat er dan nog in de weg om daarna ook lawaaierige bromfietsen of Harley Davidsons te verbieden?

06.05 David Lavaux (cdH): De burgemeesters worden geconfronteerd met de overlast die de quads in hun gemeente veroorzaken, maar ze staan vrij machteloos, aangezien er geen verkeersborden of -tekens bestaan.

Wanneer zal er in specifieke voorschriften in het verkeersreglement en in specifieke verkeersborden worden voorzien?

06.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De wegcode bevat momenteel geen enkel verkeersbord dat quads de toegang tot een straat verbiedt. De wegcode kent geen quads, enkel landbouwvoertuigen, motorfietsen en motoren. In wezen is er dus geen reden om een aanvullend reglement in te voeren om quads te verbieden.

(Frans) Een aantal steden hebben quads verboden op grond van een gemeentereglement met betrekking tot geluidsoverlast of gevaarlijk rijgedrag. Overtredingen worden bestraft met een gemeentelijke administratieve sanctie, meer bepaald een geldboete.

(Nederlands) Het probleem van de quads moet opgelost worden binnen de bestaande reglementering van het wegverkeer, bijvoorbeeld door de invoering van een apart verkeersbord. Ik heb mijn diensten de opdracht gegeven zo'n bord te creëren.

Het is evenwel aan de wegbeheerders, de gemeenten en steden, om de verantwoordelijkheid te nemen quads te verbieden. Daarnaast is het aan de Gewesten, als voogdijoverheden, om uit te maken of een dergelijk verbod aanvaardbaar is. Het enige wat de federale staatssecretaris kan doen, is de technische mogelijkheden creëren om deze maatregelen te nemen.

06.07 Valérie De Bue (MR): Zouden die

panneau de circulation pour les quads. Je crains toutefois que le problème ne puisse être résolu par un simple panneau de circulation. Il conviendra également de modifier la loi relative à la circulation routière.

Le panneau s'appliquera-t-il à tous les types de quads ou des panneaux distincts seront-ils créés pour les différentes catégories de quads? Si l'on instaure une interdiction de circuler pour les quads parce qu'ils constituent, pour certains citoyens, une source de nuisances, qu'est-ce qui empêchera par la suite d'interdire également la circulation de motos bruyantes ou de Harley Davidsons?

06.05 David Lavaux (cdH): Les bourgmestres, confrontés dans leur commune à de nombreuses nuisances liées à l'utilisation du quad, sont fort démunis vu l'absence de signalisation.

Quand pourrions-nous disposer d'une signalisation et de règles spécifiques édictées dans le Code de la route?

06.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Actuellement, le Code de la route ne prévoit aucun panneau de signalisation "interdit aux quads". Il n'est pas question des quads dans le Code de la route, qui connaît uniquement les véhicules agricoles, les motocyclettes et les motos. Il n'y a donc pas lieu, en dernière analyse, d'instaurer un règlement supplémentaire pour interdire les quads.

(En français) Certaines villes ont interdit les quads en se basant sur un règlement communal édicté en matière de nuisances sonores ou de conduite à risques. Les infractions sont sanctionnées par une amende administrative communale.

(En néerlandais) Le problème des quads doit être résolu dans le cadre de la réglementation existante en matière de circulation routière, par exemple par l'instauration d'un panneau de signalisation spécifique. J'ai chargé mes services de la conception d'un tel panneau.

Il appartient toutefois aux gestionnaires de la route, villes et communes de prendre la responsabilité d'interdire les quads. Parallèlement, il appartient aux Régions, en tant qu'autorités de tutelle, de déterminer si une telle interdiction est acceptable. L'unique initiative que je puis prendre en tant que secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, c'est de créer les possibilités techniques nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures.

06.07 Valérie De Bue (MR): Cette signalisation

verkeersborden gelden voor alle categorieën van quads?

06.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Dat zal van de gemeentebesturen afhangen. Ik kan alleen maar het verkeersbord aan sich invoeren.

06.09 **Valérie De Bue** (MR): Er bestaat nog onduidelijkheid over de elektrische quads. Is repressie trouwens wel de juiste houding jegens mensen die om utilitaire en niet om recreatieve redenen een quad kopen?

06.10 **Paul Vanhie** (LDD): Ik denk niet dat er een aparte reglementering moet worden ingevoerd omdat een bepaalde minderheid zich ergert. Het probleem met de quads valt onder overlast. De steden en gemeenten beschikken over reglementeringen om overlast aan te pakken en quads daarvoor te beboeten.

Ik zie geen reden om het verkeersreglement aan te passen, aangezien quads als motorfiets gecatalogiseerd kunnen worden. De quadbestuurder moet zich gewoon aan dezelfde reglementen houden als de motorfietzers.

06.11 **Patrick De Groote** (N-VA): Het federale niveau zorgt dus voor de verkeersborden, maar de gemeente moet de beslissing nemen. De staatssecretaris neemt zelf geen standpunt in. Hij ziet geen reden om een echt verbod in de huidige wegcode op te nemen, wat ik onderschrijf. Wij zullen dus zien hoe de gemeenten in deze hun verantwoordelijkheid zullen opnemen en wachten af wat het federale niveau met de verkeersborden zal doen om het onderscheid tussen de verschillende soorten quads te maken.

06.12 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De eigenaar van een quad die een ongepaste overlast veroorzaakt in het verkeer, kan worden aangepakt door het gemeentebestuur via een optreden van de lokale politie. Men moet gewoon de moed hebben om die overlast op het terrein zelf te bestrijden, in plaats van de verantwoordelijkheid af te wentelen op de hogere autoriteiten.

06.13 **Patrick De Groote** (N-VA): Daar ga ik mee akkoord.

06.14 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De veroorzakers van overlast moeten inderdaad uit het verkeer worden gehaald zonder daarbij de hele groep te straffen. Een apart verkeersbord is nodig,

serait-elle applicable aux quads de toutes les catégories?

06.08 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Cela dépendra des responsables communaux. Pour ma part, je ne peux que créer le panneau.

06.09 **Valérie De Bue** (MR): Des incertitudes persistent concernant notamment les quads électriques. Par ailleurs, une attitude répressive se justifie-t-elle vis à vis de personnes achetant des quads à des fins utilitaires et non de loisir?

06.10 **Paul Vanhie** (LDD): Je ne pense pas qu'il faille instaurer une réglementation distincte parce qu'une minorité s'irrite d'une situation. Le problème généré par les quads relève de la réglementation sur les nuisances. Les villes et les communes peuvent appliquer des réglementations pour réprimer les nuisances et sanctionner les conducteurs de quads.

Je ne vois aucune raison d'adapter le règlement sur la circulation routière puisque les quads peuvent être catalogués comme motocyclette. Le conducteur d'un quad est tout simplement tenu de respecter le même règlement que les motocyclistes.

06.11 **Patrick De Groote** (N-VA): Les autorités fédérales s'occupent donc des panneaux de signalisation, mais la décision appartient aux communes. Le secrétaire d'État lui-même ne prend pas position. Pour lui, il n'y a pas de raison d'insérer une véritable interdiction dans le Code de la route actuel et je suis d'accord avec lui. Nous verrons, dès lors, comment les communes prendront leurs responsabilités en la matière et ce que les autorités fédérales vont faire, en matière de panneaux de signalisation, pour distinguer les différents types de quads.

06.12 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les autorités communales peuvent intervenir par le biais de la police locale à l'égard du propriétaire d'un quad occasionnant une nuisance exagérée dans la circulation. Il faut tout simplement avoir le courage de lutter contre cette nuisance sur le terrain, au lieu de se décharger de cette responsabilité sur les autorités supérieures.

06.13 **Patrick De Groote** (N-VA): Je partage votre avis à ce sujet.

06.14 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il convient en effet d'interdire aux responsables des nuisances de circuler et de ne pas sanctionner l'ensemble des conducteurs de quads. Un panneau de circulation

want quadrijders voelen zich niet meteen gebonden door verkeersborden voor het motorverkeer.

06.15 David Lavaux (cdH): Ik begrijp dat quads niet zo gemakkelijk in een bepaalde technische categorie kunnen worden ondergebracht. Het probleem is dat ze vooral worden gebruikt in het kader van de vrijetijdsbesteding, om kicks op te wekken. Er kan worden opgetreden tegen geluidsoverlast, maar het is niet zo eenvoudig om het geluid te meten en niet alle gemeenten beschikken over de nodige uitrusting. Het zou dan ook goed zijn indien er een specifiek verkeersbord zou komen dat quads de toegang tot bepaalde buurten of dorpen zou verbieden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15321 van de heer Jean-Jacques Flahaux wordt uitgesteld.

07 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beschieten van trucks op Belgische wegen" (nr. 15336)

07.01 Patrick De Groote (N-VA): Tegenwoordig worden we geconfronteerd met het verschijnsel dat trucks in ons land worden beschoten, een kwestie waarover ik minister Turtelboom al heb ondervraagd. Ondanks het feit dat er inmiddels al sprake is van zowat 100 incidenten, wil zij echter vreemd genoeg nog niet gewagen van een probleem of fenomeen.

Ik vind het hoogst eigenaardig dat de minister van Binnenlandse Zaken daar zo licht overgaat. Heeft zij overlegd met haar collega van Mobiliteit? Is het probleem al in kaart gebracht: welke wapens, welke locaties? Is er ook internationaal overleg over deze vorm van agressie?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Dit is duidelijk een zaak voor de politie en dus voor de minister van Binnenlandse Zaken. Ik ben niet bevoegd voor criminele zaken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15361 van de heer Jean-Jacques Flahaux wordt uitgesteld.

08 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over het GEN" (nr. 15366)

distinct est nécessaire parce que les conducteurs de quads ne se sentent pas directement concernés par les panneaux de circulation pour les motos.

06.15 David Lavaux (cdH): Je comprends qu'il soit difficile de classer les quads d'un point de vue technique, mais le problème réside dans l'usage qu'on en fait: ils sont essentiellement destinés aux loisirs et aux sensations fortes. On peut agir sur le bruit, mais il est difficile de le mesurer et les communes ne sont pas toujours équipées. La création d'un panneau spécifique aux quads et destiné à certains quartiers ou villages est donc la bienvenue.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 15321 de M. Jean-Jacques Flahaux est reportée.

07 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les tirs essuyés par des camions sur les routes belges" (n° 15336)

07.01 Patrick De Groote (N-VA): Actuellement dans notre pays, des poids lourds essuient des tirs, un phénomène à propos duquel j'ai déjà interpellé la ministre Turtelboom. Nonobstant le signalement depuis d'une centaine d'incidents, elle se refuse bizarrement encore à parler d'un problème ou d'un phénomène.

Je trouve très curieux que la ministre de l'Intérieur traite cette question avec une telle légèreté. S'est-elle concertée avec son collègue de la Mobilité? Le problème a-t-il déjà été circonscrit: quelles armes, quels sites? Cette forme d'agression fait-elle, par ailleurs, l'objet d'une concertation internationale?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Cette matière ressortit manifestement aux services de police et, par voie de conséquence, à la ministre de l'Intérieur. Les affaires criminelles ne relèvent pas de ma compétence.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 15361 de M. Jean-Jacques Flahaux est reportée.

08 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude sur le RER" (n° 15366)

08.01 Michel Doomst (CD&V): De heer Leterme sloot begin 2008 een akkoord met zijn collega's van de Gewesten over het opmaken van een studie over het GEN rond Brussel. Deze studie moet toelaten om de mobiliteitsbehoeften in en rond Brussel te analyseren. Ook zou er een taskforce worden opgericht om de genomen maatregelen rond verkeersveiligheid te evalueren en om de samenwerking tussen de Staat en de verschillende Gewesten te verbeteren. Hoe ver staat het met deze studie en met die taskforce?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De conclusies van die studie zijn beschikbaar sedert 22 juni 2009 en worden momenteel onderzocht door het permanent secretariaat van de stuurgroep. In het protocolakkoord werd niet in een taskforce voorzien. Er werd slechts gezegd dat de algemene sturing van de studie zou worden verzekerd door de stuurgroep die werd opgericht binnen de GEN-overeenkomst.

De technische werkgroep werd voorgezeten door de leidend ambtenaar en was samengesteld uit de leden van het permanent secretariaat van de stuurgroep, vertegenwoordigers van De Lijn, STIB, TEC en de NMBS, een vertegenwoordiger van Infrabel, de projectleider van elk van de loten en enkele deskundigen.

Het permanent secretariaat heeft een aantal voorstellen van beslissing geformuleerd over het gevolg dat aan de studie moet worden gegeven. Deze zullen worden besproken op de volgende vergadering van de stuurgroep binnen enkele weken. Bedoeling is om een eerste ontwerp van meerjarenprogramma en een ontwerp van een jaarlijks programma vóór 31 december ter goedkeuring voor te leggen aan de stuurgroep. Conform artikel 12 van de overeenkomst van 4 april 2003 zal dat ontwerp vervolgens ter goedkeuring worden voorgelegd aan het executief comité van de ministers van Mobiliteit.

Wij bevinden ons dus in de eindfase van de studie en wachten op de goedkeuringen. Pas daarna kunnen we concrete plannen maken, dus we zitten gegarandeerd met een niet geringe vertraging.

08.03 Michel Doomst (CD&V): Het GEN is absoluut nodig. Ik hoop dan ook dat de staatssecretaris deze *dagknoop* even doortastend aanpakt als de nachtvluchten.

08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe

08.01 Michel Doomst (CD&V): Début 2008, M. Leterme a conclu, avec ses collègues des Régions, un accord sur la réalisation d'une étude sur le RER autour de Bruxelles. Cette étude doit permettre d'analyser les besoins en mobilité à Bruxelles et alentours. De même, un groupe de travail serait mis sur pied pour évaluer les mesures relatives à la sécurité de la circulation et améliorer la coopération entre l'État et les différentes Régions. Qu'en est-il de cette étude et de la constitution du groupe de travail?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les conclusions de cette étude sont disponibles depuis le 22 juin 2009 et sont actuellement examinées par le secrétariat permanent du groupe directeur. Le protocole d'accord ne prévoit pas de groupe de travail. Il a seulement été précisé que la conduite générale de l'étude serait assurée par le groupe directeur créé dans le cadre de l'accord sur le RER.

Le groupe de travail technique était présidé par le fonctionnaire dirigeant et constitué de membres du secrétariat permanent du groupe de pilotage, de représentants de De Lijn, de la STIB, des TEC et de la SNCB, ainsi que d'un représentant d'Infrabel, du chef de projet de chacun des lots et de plusieurs experts.

Le secrétariat permanent a formulé une série de propositions de décision à propos des suites à réserver à l'étude. Celles-ci seront examinées lors d'une prochaine réunion du groupe de pilotage, dans quelques semaines. L'intention est de soumettre un premier projet de plan pluriannuel ainsi qu'un projet de programme annuel à l'approbation du groupe de pilotage avant le 31 décembre. Conformément à l'article 12 de la convention du 4 avril 2003, ce projet sera ensuite soumis à l'approbation du comité exécutif des ministres de la Mobilité.

Nous sommes donc entrés dans la phase finale de l'étude et attendons les approbations. Ce n'est qu'ensuite que nous pourrions concevoir des projets concrets. Nous avons donc clairement pris un retard important.

08.03 Michel Doomst (CD&V): Le RER constitue une nécessité absolue. J'espère dès lors que le secrétaire d'État s'attaquera à ce problème qui concerne le trafic de jour avec la même détermination qu'il a affichée pour les vols de nuit.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en*

(*Nederlands*): Laten we elkaar geen Liesbeth noemen. Ik weet dat de heer Doomst een grote voorstander is van het GEN-project, maar ik weet nu al dat we – door de trage ambtelijke afhandeling van de bouwtoelatingen - met grote vertragingen geconfronteerd zullen worden, zowel in de richting van Namen als van Charleroi en Doornik. Als we dus de eerste resultaten kunnen boeken tegen 2015 of 2016 en ervoor kunnen zorgen dat het volledige project operationeel kan zijn tegen 2020, zal het mooi zijn geweest.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de herziening van de wegcode" (nr. 15368)

09.01 Michel Doomst (CD&V): De site www.gratisrijbewijsonline.be poneerde eind oktober 2008 de stelling dat de wegcode een ondoorzichtig kluwen is geworden. De staatssecretaris beaamde die kritiek en gelastte een werkgroep met de opdracht om de wegcode te herschrijven en meer samenhangend te maken. Wat is de stand van zaken?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De werkgroep van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid die de herziening van de wegcode moest voorbereiden, heeft haar werkzaamheden enkele maanden geleden beëindigd. Mijn administratie verwerkt alle opmerkingen in een voorstel van nieuwe wegcode, dat ik nog voor het einde van het jaar naar de federale commissie wil terugsturen.

Nadien kan de procedure zijn verdere weg volgen bij de Gewesten, die trouwens deel uitmaakten van de werkgroep. Daarna moeten er adviezen ingewonnen worden van onder meer de Raad van State en het ministerie van Justitie.

Het voorstel heeft betrekking op de volledige wegcode. We moeten alle aspecten goed afwegen, ook vanuit politieel en justitieel oogpunt. We moeten er in elk geval over waken dat de rechten en plichten van alle weggebruikers op een duidelijke en ondubbelzinnige wijze worden geregeld, zodat er achteraf geen betwistingen meer kunnen zijn.

Ik reken op een fiat van alle betrokken instanties tegen midden 2010. Dan volgt een vrij lange implementatieperiode, het gaat immers over vele miljoenen weggebruikers. Een invoering van de herschreven code, die leesbaar en duidelijk zal zijn,

néerlandais): Ne nous leurrons pas. Je sais que M. Doomst est un fervent partisan du projet RER mais je sais dès à présent qu'en raison de lenteurs administratives dans le traitement des permis de bâtir, nous serons confrontés à d'importants retards, tant dans la direction de Namur que dans celles de Charleroi et de Tournai. Si nous engrangeons les premiers résultats d'ici 2015 ou 2016 et parvenons à faire en sorte que le projet dans sa totalité soit opérationnel d'ici 2020, nous pourrions déjà être satisfaits.

L'incident est clos.

09 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la révision du code de la route" (n° 15368)

09.01 Michel Doomst (CD&V): Le site www.gratisrijbewijsonline.be a laissé entendre fin octobre 2008 que le code de la route est devenu un embrouillamini inextricable. Le secrétaire d'État a confirmé cette critique et a chargé un groupe de travail de réécrire le code de la route et de le rendre plus cohérent. Quel est l'état du dossier?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le groupe de travail de la commission fédérale de la sécurité routière chargé de préparer la révision du code de la route a mis fin à ses travaux voici quelques mois. Mon administration a examiné toutes les observations et les a traduites sous la forme d'une proposition de nouveau code de la route que je souhaite encore renvoyer à la commission fédérale avant le fin de l'année.

La procédure pourra ensuite suivre son cours au niveau des Régions, qui siégeaient d'ailleurs au sein du groupe de travail. Ensuite, il faudra recueillir, entre autres, les avis du Conseil d'État et du ministère de la Justice.

La proposition concerne le code de la route dans son ensemble. Nous devons bien envisager tous les aspects, également du point de vue de la police et de la justice. Nous devons en tout cas veiller à ce que les droits et les obligations de tous les usagers de la route soient réglés clairement et sans équivoque afin qu'il ne puisse y avoir de contestations ultérieurement.

J'escompte obtenir l'accord de toutes les instances concernées pour la moitié de 2010. Il y aura ensuite une longue période de mise en œuvre puisque des millions d'usagers de la route sont concernés. Le nouveau code, qui sera clair et intelligible, devrait

moet dan mogelijk zijn tegen 1 januari 2011.

09.03 Michel Doomst (CD&V): Dat is een hoopvolle boodschap: op de transparante en vereenvoudigde *code-Schouppe* plakt de staatssecretaris een duidelijke timing.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15468 van de heer Jean-Jacques Flahaux wordt uitgesteld. De heer Stefaan Van Hecke, die vraag nr. 15497 had ingediend, is afwezig.

10 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de waarschuwing van de Europese Commissie aan België in verband met de ontoereikende uitvoering van het eerste spoorwegpakket" (nr. 15520)

10.01 David Lavaux (cdH): De Europese Commissie heeft 21 lidstaten, waaronder België, voor de tweede maal op de vingers getikt omdat ze onvoldoende uitvoering hebben gegeven aan het eerste spoorwegpakket.

Wat ons land betreft, betreurt de Europese Commissie dat de infrastructuurbeheerder niet voldoende onafhankelijk is ten aanzien van de spoorwegoperators en dat de bepalingen inzake de tarifiering van de toegang tot de spoorweginfrastructuur onvoldoende worden toegepast.

Welk standpunt zal u innemen? Zal de structuur van de NMBS-groep moeten worden herzien om de autonomie van Infrabel ten aanzien van de rest van de groep te verzekeren?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Uw vraag handelt over een zeer delicate aangelegenheid. Ik ben tussen hamer en aambeeld.

We kennen de standpunten van de Europese Commissie en de realiteit bij de NMBS.

De Commissie verwijt België dat Infrabel niet voldoende onafhankelijk is van de NMBS-Holding. Bovendien is ze van oordeel dat België artikel 11 van richtlijn 2001/14 niet correct heeft omgezet, want de tarifieringsregeling voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur zet de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders er niet toe aan hun prestaties voortdurend te verbeteren.

Met betrekking tot dat tweede punt hebben we de Commissie laten weten dat de ministerraad op de vergadering van 3 juli 2009 in eerste lezing een voorontwerp van wet heeft goedgekeurd dat een

pouvoir entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

09.03 Michel Doomst (CD&V): Voilà bien un message encourageant: le secrétaire d'État assortit le *code Schouppe*, qui se voudra transparent et simplifié, d'un échéancier précis.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 15468 de M. Jean-Jacques Flahaux est reportée. M. Stefaan Van Hecke est absent pour poser sa question n° 15497.

10 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avertissement adressé à la Belgique par la Commission européenne sur la mise en œuvre insuffisante du premier paquet ferroviaire" (n° 15520)

10.01 David Lavaux (cdH): La Commission européenne a adressé un second avertissement à 21 pays membres dont la Belgique pour la mise en œuvre insuffisante du premier paquet ferroviaire.

En ce qui concerne la Belgique, la Commission européenne déplore, notamment, le manque d'autonomie du gestionnaire des infrastructures à l'égard des opérateurs ferroviaires ainsi que l'application jugée insuffisante des dispositions concernant la tarification de l'accès aux voies.

Quelle attitude comptez-vous adopter? Des réformes devront-elles intervenir au niveau de la structure du groupe SNCB pour assurer l'autonomie d'Infrabel vis-à-vis du reste du groupe?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Vous posez une question terriblement délicate. Je me trouve entre le marteau et l'enclume.

Nous connaissons les positions de la Commission européenne ainsi que la réalité au niveau de la SNCB.

La Commission reproche à la Belgique le fait qu'Infrabel ne soit pas suffisamment indépendante de la SNCB Holding. Par ailleurs, elle estime que la Belgique n'a pas correctement transposé l'article 11 de la directive 2001/14 car le système de tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire ne stimule pas les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure à améliorer constamment leurs performances.

Pour ce qui concerne ce deuxième point, nous avons annoncé à la Commission que, lors de sa réunion du 3 juillet 2009, le Conseil des ministres a approuvé en première lecture un avant-projet de loi

financiële bonus-malusregeling invoert, die in de plaats moet komen van de regeling die in 2007 bij wijze van test werd ingevoerd. De wet zou in de komende maanden in werking moeten treden.

Tot slot dienen bepaalde aspecten van het personeelsbeheer aangepast te worden om het door de Commissie gestelde doel te kunnen bereiken, namelijk de scheiding van de essentiële functies van het spoorwegsysteem. Ik zal de komende dagen, in nauwe samenwerking met de minister van Overheidsbedrijven, mijn administratie en de betrokken ondernemingen van de NMBS-Groep, een strategie voor het antwoord aan de Commissie uitwerken.

10.03 David Lavaux (cdH): Het is inderdaad zo dat 21 andere landen zich in dezelfde situatie bevinden.

10.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Bijna alle lidstaten werden door de Commissie tot de orde geroepen.

10.05 David Lavaux (cdH): We moeten dat probleem dus blijven volgen. Ik zal kennis nemen van het nieuwe voorontwerp van wet betreffende het financiële bonus-malussysteem. Ik vertrouw erop dat u, samen met de onderhandelingspartners, een antwoord zal formuleren dat Europa tevreden zal stellen, maar dat niet liberaler is dan nodig.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15843 van mevrouw Lalieux wordt uitgesteld en vraag nr. 15873 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het GEN-plan" (nr. 15895)

11.01 David Geerts (sp.a): Volgens berichten in de media zou het Gewestelijk Expresnet (GEN) niet volgens het oorspronkelijke plan gerealiseerd worden. Wat zijn de pijnpunten? Wat is de stand van zaken?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Bij de ontwikkeling en de implementatie van het GEN zijn de federale regering en de drie Gewesten betrokken. Zoals afgesproken is een eerste studie uitgevoerd over de noden en de voorwaarden voor de uitvoering van het GEN, studie waarvan de conclusies momenteel bestudeerd worden. Het blijkt niet mogelijk om het

qui prévoit l'introduction d'un système de bonus/malus financier qui remplacera le système en vigueur en guise de test depuis 2007. La loi devrait entrer en vigueur dans les prochains mois.

Enfin, il convient d'adapter certains aspects de la gestion du personnel pour atteindre l'objectif fixé par la Commission, à savoir l'indépendance des fonctions essentielles du système ferroviaire. Je définirai dans les prochains jours une stratégie de réponse à la Commission en étroite collaboration avec le ministre des entreprises publiques, mon administration et les entreprises concernées du groupe SNCB.

10.03 David Lavaux (cdH): Certes, 21 autres pays se trouvaient dans la même situation.

10.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Pratiquement tous les pays membres ont été rappelés à l'ordre par la Commission.

10.05 David Lavaux (cdH): Il faut donc rester attentif à ce problème. Je prendrai connaissance du nouvel avant-projet de loi bonus-malus financier. Je compte sur vous pour mettre au point une réponse, avec les partenaires des négociations, qui puisse contenter l'Europe sans être plus libérale que nécessaire.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 15843 de Mme Lalieux est reportée et la question n° 15873 de Mme Lahaye-Battheu transformée en question écrite.

11 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le projet RER" (n° 15895)

11.01 David Geerts (sp.a): Selon les médias, le Réseau Express Régional (RER) ne serait pas mis en œuvre selon le projet initial. Quels sont les problèmes? Quel est l'état d'avancement de ce projet?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le gouvernement fédéral et les trois Régions sont concernés par le développement et la mise en œuvre du RER, comme prévu dans une première étude sur les besoins et les conditions pour la mise en œuvre du RER. Les conclusions de cette étude sont actuellement analysées. Il s'avère impossible de mettre en œuvre le projet initial du

originele plan voor het GEN uit te voeren, omdat er onvoldoende capaciteit is op de Noord-Zuidverbinding en de infrastructuur ervoor ontbreekt. Als het plan ongewijzigd zou worden uitgevoerd, dan wordt vooral het spoorverkeer voor lange afstanden daarvan het slachtoffer.

De federale regering en de Gewesten hebben de mogelijkheid om het plan te wijzigen. Er werd een tussentijds plan ontwikkeld dat lijkt op het originele plan en dat wel uitgevoerd kan worden. Er wordt nu onderhandeld om het GEN tegen 2016 al gedeeltelijk operationeel te maken en tegen 2020 in zijn geheel. Deze oplossing zal in de komende maanden worden voorgesteld aan het executieve comité van de ministers van Mobiliteit.

11.03 David Geerts (sp.a): De verschillende onteigeningsprocedures en het afleveren van de bouwvergunningen hebben in het verleden al veel vertraging veroorzaakt. Zal dit niet opnieuw gebeuren als het plan nu wordt aangepast?

11.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Administratieve procedures op het vlak van bouwvergunningen en onteigeningen hebben inderdaad veel meer tijd gekost dan we verwacht hadden. Op verschillende plaatsen beginnen de werken nu. Het GEN zal gedeeltelijk al gebruikt kunnen worden vanaf 2016, maar pas tegen 2020 zal het in zijn geheel operationeel zijn.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de homologatie bij de technische keuring van auto's van het type 'Fiat 500'" (nr. 16076)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen met de technische keuring van recente tweedehandsvoertuigen" (nr. 16109)
- mevrouw Magda Raemaekers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werking van de keuringsstations" (nr. 16111)
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen voor de Fiat 500 om de technische keuring te doorstaan" (nr. 16116)
- de heer Philippe Blanchart aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen betreffende de technische keuring van de

RER, parce que la capacité sur la liaison Nord-Sud est insuffisante et que l'infrastructure manque. Une mise en œuvre du projet sans modifications serait néfaste pour le trafic ferroviaire sur les longs trajets.

Le gouvernement fédéral et les Régions peuvent modifier le projet. Un projet intermédiaire, qui se rapproche du plan initial et qui pourra bel et bien être mis à exécution, a été développé. Des pourparlers sont en cours pour rendre le RER opérationnel dès 2016 sur une partie du réseau et sur l'ensemble d'ici à 2020. La solution sera soumise au comité exécutif des ministres de la Mobilité au cours des prochains mois.

11.03 David Geerts (sp.a): Les différentes procédures d'expropriation et la délivrance des permis de bâtir ont déjà occasionné d'importants retards dans le passé. Sera-ce de nouveau le cas si le projet est modifié?

11.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les procédures administratives en matière de permis de bâtir et d'expropriations ont en effet pris beaucoup plus de temps que prévu. Les travaux sont à présents entamés sur divers sites. Le RER pourra être mis partiellement en service à partir de 2016 mais il ne sera totalement opérationnel qu'en 2020.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'homologation au contrôle technique de la voiture type Fiat 500" (n° 16076)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes de contrôle technique rencontrés lors de la revente de véhicules récents" (n° 16109)
- Mme Magda Raemaekers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le fonctionnement des stations de contrôle technique" (n° 16111)
- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes de passage au contrôle technique de la Fiat 500" (n° 16116)
- M. Philippe Blanchart au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la problématique du contrôle technique pour les Fiat 500" (n° 16121)
- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la Fiat 500" (n° 16160)

Fiat 500" (nr. 16121)

- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Fiat 500" (nr. 16160)

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het afkeuren van de Fiat 500 bij de autokeuring" (nr. 16239)

De **voorzitter**: Vragen nrs 16076 van mevrouw Jadin, 16111 van mevrouw Raemaekers en 16116 van mevrouw Tasiaux-De Neys worden omgevormd in schriftelijke vragen. Ik herinner eraan dat vraag nr. 16109 van de heer Baeselen op zijn verzoek wordt ingetrokken.

12.01 Philippe Blanchart (PS): De helft van de Fiat 500 wordt afgekeurd bij de technische keuring, omdat ze niet aan de minimumnormen inzake wegvastheid voldoen.

De Italiaanse autobouwer ontkent het probleem niet, maar merkt op dat er blijkbaar enkel in België een probleem is. De gehanteerde ophangingstest zou verouderd zijn, gelet op de evolutie van de kleine stadsauto's, die almaar lichter worden.

Ik veronderstel uiteraard dat er bij de homologatie van een nieuw voertuig rekening gehouden wordt met alle veiligheidsvereisten.

Is de wegvastheidstest die bij de technische keuring wordt uitgevoerd, en bij uitbreiding de hele technische keuring an sich, inderdaad niet langer aangepast aan de evolutie van de automobiemarkt?

Doet dit probleem zich ook voor bij andere voertuigen?

Als de ophangingstest niet ter discussie gesteld wordt, moeten we dan besluiten dat er potentieel gevaarlijke nieuwe voertuigen tot de markt worden toegelaten?

Welke criteria gelden er precies voor de homologatie van nieuwe voertuigen?

Kan u mij ten slotte nadere informatie geven over het mandaat van de ambtenaar van de FOD Mobiliteit die naar de zetel van de Fiat Group in Italië is gereisd, en over de eventuele resultaten van zijn missie?

12.02 Paul Vanhie (LDD): De Fiat 500 zou stelselmatig worden afgekeurd door de technische controle wegens problemen met de achterwielophanging. De Groepering voor erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) beweert dat het om individuele gevallen gaat. Hoeveel wagens van dit type werden er afgekeurd?

- **M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le refus de la Fiat 500 au contrôle technique" (n° 16239)**

Le **président**: Les questions n^{os} 16076 de Mme Jadin, 16111 de Mme Raemaekers et 16116 de Mme Tasiaux-De Neys sont transformées en questions écrites. Je rappelle que la question n° 16109 de M. Baeselen est retirée à sa demande.

12.01 Philippe Blanchart (PS): La moitié des Fiat 500 échouent au contrôle technique car elles ne répondent pas aux critères minimums d'adhérence.

Les responsables de la marque italienne ne nient pas le problème mais font remarquer que celui-ci ne se pose qu'en Belgique. Et d'expliquer que le test incriminé serait obsolète vu l'évolution des petites citadines allant toujours vers plus de légèreté.

Je suppose bien sûr que le certificat d'homologation d'un véhicule neuf prend en considération l'ensemble des critères liés à la sécurité.

Doit-on effectivement considérer que le test d'adhérence effectué par le contrôle technique, et par delà le concept même du contrôle technique, n'est effectivement plus adapté à l'évolution du marché automobile?

D'autres véhicules sont-ils dans la même situation?

Si le test d'adhérence n'est pas à remettre en cause, doit-on conclure que des véhicules neufs potentiellement dangereux sont autorisés à la vente?

Quels sont justement les critères d'homologation des véhicules neufs sur le marché?

Enfin, pourriez-vous m'éclairer sur le mandat qui a été donné au fonctionnaire du SPF Mobilité qui s'est rendu en Italie au siège du Groupe Fiat ainsi que sur les éventuels résultats de sa mission?

12.02 Paul Vanhie (LDD): Le contrôle technique recalerait systématiquement la Fiat 500 pour problèmes de suspension arrière. Le Groupement des organismes agréés de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA) affirme qu'il s'agit de cas isolés. Combien de véhicules de ce type ont été refusés au contrôle technique?

Er schort iets aan ons keuringssysteem. Wagens die in andere Europese landen wel goedgekeurd werden, raken niet door de Belgische keuring. De keuringsstations hebben bovendien geen transparante werking. Vaak worden wagens afgekeurd om onduidelijke redenen of voor kleinigheden. Autobestuurders moeten een vrije dag nemen om naar de keuring te gaan, waar ze geconfronteerd worden met lange wachttijden.

Ons keuringssysteem is in handen van tien erkende ondernemingen en de consument is niet gediend met die monopolisering. Zal de staatssecretaris stappen zetten om de markt vrij te maken?

Op 22 oktober 2009 heeft het Europees Hof van Justitie Portugal veroordeeld omdat het te strikte keuringsvoorwaarden hanteerde. Wat zijn de gevolgen van dit arrest voor de Belgische keuringsmarkt?

12.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Niet alleen de Fiat 500 wordt geconfronteerd met problemen bij de ophangingstest tijdens de technische keuring, ook andere kleine wagens hadden er in het verleden al mee te maken. Het begint op een Belgenmop te lijken: wagens die in andere landen geen enkel keuringsprobleem ondervinden, raken in ons land niet goedgekeurd.

Hoe kan dit probleem worden opgelost?

12.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Er bestaan geen Europese homologatievoorschriften voor de ophanging van voertuigen. Als een auto een homologatiegoedkeuring heeft gekregen, zegt dat dus niets over de ophanging. Uiteraard betekent dat niet dat de auto's onveilig zijn. De constructeur onderwerpt zijn auto's aan de nodige testen. Uit de testrapporten van de constructeur blijkt dat de Fiat 500 een veilige wagen is.

Als een auto in één EU-lidstaat een typegoedkeuring heeft gekregen, geldt die automatisch ook in de andere lidstaten. De Fiat 500 beschikt over een typegoedkeuring. Er is dus geen sprake van concurrentievervalsing, zoals door sommige vraagstellers werd geopperd.

Er is een minimale Europese harmonisering van de keuringsregels, de lidstaten mogen op bepaalde zaken afwijken. Een van de verplicht te controleren zaken is de ophanging, maar hoe dat gebeurt, mogen de lidstaten zelf bepalen. De ophangingstest die België gebruikt, werd ingevoerd in 1992. Uiteraard is deze test erg belangrijk voor de verkeersveiligheid. Jaarlijks wordt trouwens slechts

Notre système d'expertise automobile présente des lacunes. Des véhicules agréés dans d'autres pays européens échouent au contrôle automobile belge. De plus, le fonctionnement des centres de contrôle technique manque de transparence. Souvent des véhicules sont refusés pour d'obscurcs raisons ou pour des détails. Les conducteurs doivent prendre une journée de congé pour se rendre au contrôle automobile où l'attente est longue.

Notre système de contrôle automobile est entre les mains de dix entreprises agréées et ce monopole n'est pas favorable au consommateur. Le secrétaire d'État va-t-il prendre des initiatives pour libéraliser le marché?

Le 22 octobre 2009, la Cour européenne de Justice a condamné le Portugal parce que cet État pratique des conditions d'expertise trop sévères. Quelle est l'incidence de cet arrêt sur le marché de l'expertise automobile belge?

12.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): La Fiat 500 n'est pas le seul véhicule à rencontrer des problèmes lors des tests de suspension effectués pendant le contrôle technique, d'autres petites voitures les avaient déjà connus par le passé. Cela commence à ressembler à une blague belge: les véhicules ne rencontrant aucun problème d'expertise dans d'autres pays ne réussissent pas à passer le contrôle dans notre pays. Comment peut-on résoudre le problème?

12.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il n'existe aucun critère d'homologation européen pour la suspension des véhicules. Lorsqu'une voiture a obtenu une homologation, celle-ci ne donne aucune indication sur la suspension. Cela n'implique bien sûr pas que les voitures ne sont pas sûres. Le constructeur soumet ses voitures aux tests nécessaires. Les rapports test du constructeur indiquent que la Fiat 500 est un véhicule sûr.

Lorsqu'un véhicule a obtenu une homologation dans un État membre de l'Union européenne, celle-ci est automatiquement valable dans les autres États membres. La Fiat 500 dispose d'une homologation. Il ne s'agit donc nullement de concurrence déloyale, comme d'aucuns l'ont affirmé.

Il existe une harmonisation européenne minimale des règles d'agrément; les États membres sont autorisés à ne pas appliquer certaines règles. L'un des éléments à contrôler obligatoirement est la suspension, mais les États membres déterminent eux-mêmes comment effectuer le contrôle. Le test de suspension utilisé par la Belgique a été instauré en 1992. Il va de soi que ce test est très important

2 procent van de voertuigen afgekeurd wegens een slechte ophanging.

Voor lichte voertuigen bestaat er een aangepaste procedure: de bandenspanning wordt gecontroleerd en de achteras wordt verzwaard. De Fiat 500, hoe klein ook, is echter te zwaar om onder de categorie van lichte wagens te vallen.

Dat nieuwe auto's, met een wegligging die normaliter veilig is, niet slagen voor de ophangingstest, is een nieuw fenomeen. Bovendien hebben niet enkel kleine wagens moeilijkheden om te slagen voor de ophangingstest, er zijn ook problemen met grote wagens die een elektronisch geregelde ophanging hebben. Ik heb daarom een evaluatie gevraagd van de ophangingstest op basis van de technische evolutie van de auto's. Dat betekent echter niet dat de ophangingstest niet waardevol zou zijn.

Wij hebben de constructeur van de Fiat 500 zes maanden de mogelijkheid gegeven om een oplossing uit te werken om de auto te laten slagen voor de test. Gedurende die periode werden de Fiat 500's vrijgesteld van de ophangingstest.

Na deze zes maanden werd er een aangepaste procedure uitgewerkt, maar toch bleek nog de helft van de wagens niet te slagen. Tot nog toe konden de ingenieurs niet achterhalen waarom de helft van de Fiat 500's wel en de andere helft niet slaagt. Dat moet worden uitgezocht.

Er worden voor de Fiat 500 verschillende velgenmaten met laagprofielbanden gebruikt, van 14, 15 en 16 inch. Dat heeft een effect op de test: hoe lager het profiel en hoe harder de band, hoe kleiner de kans op slagen. Het gewicht van de achteras zou geen probleem mogen zijn: er wordt een afwijking gegeven tot 300 kg. Het gewicht bij de Fiat 500 bedraagt 400 kg. Om te slagen is er een zwaardere belasting nodig.

Vanaf vandaag, 16 november 2009, wordt daarom een nieuwe instructie van kracht: de bandenspanning wordt aangepast naar gelang van de bandenmaat en er zullen twee personen in het voertuig plaatsnemen tijdens de test. De nieuwe procedure wordt maandelijks geëvalueerd en op

pour la sécurité routière. Seulement 2 % des véhicules sont refusés chaque année à cause d'une mauvaise suspension.

Il existe une procédure adaptée pour les véhicules légers: la tension des pneus est contrôlée et l'essieu arrière est alourdi. La Fiat 500, aussi petite soit-elle, est toutefois trop lourde pour être classée dans la catégorie des véhicules légers.

Le fait que des nouvelles voitures, dont la tenue de route ne présente normalement aucun problème de sécurité, ne passent pas le test de suspension constitue un nouveau phénomène. En outre, les petites voitures ne sont pas les seules à rencontrer des difficultés pour passer le test de suspension. Des problèmes se présentent aussi pour les grosses voitures équipées d'un système de suspension électronique. C'est pourquoi j'ai demandé une évaluation du test de suspension sur la base de l'évolution technique des voitures, ce qui ne signifie toutefois pas que le test de suspension ne soit pas utile.

Nous avons laissé 6 mois au constructeur de la Fiat 500 pour trouver une solution et permettre que le véhicule passe les tests avec succès. Au cours de cette période, les Fiat 500 n'ont pas été soumises au test de suspension.

Une procédure appropriée a été mise en place après cette période de six mois mais la moitié des véhicules ne sont toujours pas conformes. Jusqu'ici, les ingénieurs n'ont pas été en mesure de déterminer les raisons pour lesquelles une moitié des Fiat 500 satisfait aux tests et l'autre pas. Il faut élucider la question.

Différentes tailles de jantes – 14, 15 et 16 pouces – montées sur des pneus à profil bas sont utilisées pour la Fiat 500, ce qui ne manque pas d'avoir une influence au moment où le véhicule est soumis au contrôle des suspensions. Plus le profil des pneus est bas et les pneus, durs et moins le véhicule a de chances de passer ce contrôle avec succès. Le poids de l'essieu arrière ne devrait pas poser de problème dès lors que les stations de contrôle technique accordent une dérogation jusqu'à 300 kg. La difficulté provient du fait que dans la Fiat 500, ce poids atteint 400 kg. Pour réussir ce contrôle, il faudrait que ce véhicule soit chargé plus lourdement.

À compter d'aujourd'hui, 16 novembre 2009, une nouvelle instruction est donc en vigueur. La pression des pneus sera adaptée en fonction de leur taille et deux personnes prendront place dans le véhicule pendant le contrôle. Cette nouvelle procédure sera évaluée tous les mois et elle sera

20 april 2010 volgt er een algemene evaluatie.

Om de informatie over ongevallen te koppelen aan de voertuiggegevens, met het oog op nieuwe criteria voor de verkeersveiligheid, moeten we kunnen beschikken over een voldoende groot aantal voertuigen van het betrokken type en over nuttige parameters als expositiegraad, wellicht ook op Europees niveau. We kunnen nu al aan de hand van de nummerplaat op het ongevallenformulier de technische kenmerken van het betrokken voertuig terugvinden in de databank. Dankzij het nieuwe informaticaplatform dat momenteel wordt opgebouwd, zal men die gegevens makkelijker en sneller kunnen opvragen.

Voor het technische probleem van de Fiat 500 hebben de ingenieurs van Fiat en onze eigen diensten nog geen afdoende oplossing. Wij zullen onze reglementering uiteraard niet zomaar aanpassen ten behoeve van Fiat. Ook in moeilijke omstandigheden moet die wagen voldoende grip houden op het wegdek voor een maximale veiligheid. Wij werken nauw samen met de constructeur om een oplossing te zoeken, maar verwachten die niet voor maart of april 2010.

12.05 Paul Vanhie (LDD): Ik ben blij te horen dat de staatssecretaris samen met de constructeur zoekt naar een oplossing. Zullen die testen ook worden vergeleken op Europees vlak, aangezien deze wagen in Frankrijk wel door de technische controle raakt, maar hier niet?

12.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het probleem ontstaat in België pas bij de technische controle als de wagen wordt doorverkocht. Misschien hanteren wij in België strengere normen dan in andere landen, maar feit is dat één op twee wagens niet voldoet aan de criteria die wij opleggen met het oog op maximale veiligheid.

12.07 Paul Vanhie (LDD): Heeft men met die vergelijking de bedoeling om aanpassingen door te voeren op het vlak van de controle?

12.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ja, als er een technische verklaring is.

12.09 Bruno Stevenheijdens (Vlaams Belang): De voorlopige oplossingen zijn eigenlijk maar nepoplossingen. Het komt erop neer dat men een Fiat 500 koopt die veilig is, maar dat men bij een doorverkoop een maand later één kans op twee heeft dat men de technische controle niet doorstaat. Volgens mij moeten de homologatiereglementering

soumise à une évaluation globale le 20 avril 2010.

Pour établir un lien entre les accidents et les données relatives aux véhicules en vue de définir de nouveaux critères de sécurité routière, nous devons disposer d'un nombre suffisant de véhicules du type concerné ainsi que de paramètres comme le degré d'exposition, de préférence aussi au niveau européen. Nous pouvons d'ores et déjà retrouver les caractéristiques techniques du véhicule concerné dans la banque de données sur la base du numéro d'immatriculation mentionné sur la déclaration d'accident. La nouvelle plateforme d'information qui est en préparation permettra d'obtenir ces données plus facilement et plus rapidement.

Les ingénieurs de Fiat ni nos propres services n'ont encore trouvé de solution définitive au problème posé par la Fiat 500. Nous n'allons évidemment pas adapter notre réglementation simplement pour faire plaisir à Fiat. La tenue de route du véhicule dans des conditions de circulation difficiles doit être suffisante pour garantir une sécurité maximale. Nous travaillons en étroite collaboration avec le constructeur pour trouver une solution que nous n'attendons toutefois pas avant mars ou avril 2010.

12.05 Paul Vanhie (LDD): Je me réjouis que le secrétaire d'État recherche une solution avec le constructeur. Les tests seront-ils aussi comparés à l'échelon européen, étant donné que la voiture concernée passe le contrôle technique en France mais pas ici?

12.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): En Belgique, le problème se pose seulement lors du passage au contrôle technique en vue de la revente. Il est possible que les normes belges soient plus sévères mais toujours est-il qu'un véhicule sur deux ne satisfait pas aux critères fixés dans l'optique d'une sécurité maximale.

12.07 Paul Vanhie (LDD): La comparaison est-elle menée dans le but d'apporter des modifications au niveau du contrôle?

12.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Oui, dans la mesure où il y aurait une explication technique.

12.09 Bruno Stevenheijdens (Vlaams Belang): Les solutions provisoires sont de fausses solutions, en réalité. Le problème est le suivant: vous achetez une Fiat 500 qui est sûre mais si vous souhaitez la revendre un mois plus tard, vous avez une chance sur deux de passer le contrôle technique. À mon estime, la réglementation relative à l'homologation

en de autokeuring op elkaar worden afgestemd.

12.10 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik zal de normen van de veiligheid zeker niet aanpassen aan de constructeurs, het zijn de constructeurs die hun wagens moeten aanpassen aan de Belgische veiligheidsnormen. Wel willen we de constructeur helpen zoeken naar een adequate oplossing, maar dan steeds binnen de grenzen van onze normen.

12.11 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): In het belang van de veiligheid blijf ik erbij dat de homologatie en de autokeuring op elkaar moeten worden afgestemd.

12.12 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het voertuig is gehomologeerd, maar de veiligheid van het voertuig wordt bijkomend getest bij een doorverkoop in België.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16083 van mevrouw Raemaekers wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De heer Goutry is niet aanwezig om zijn vraag nr. 16166 te stellen.

13 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het zwaar transport door kleine dorpskernen" (nr. 16180)**

13.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Chauffeurs van zwaar transport respecteren soms het eventuele verbod op doortocht in een dorpskom niet, omdat ze gebruik maken van hun gps, met de nodige risico's van dien voor het overige plaatselijke verkeer. Recentelijk heeft het Vlaams Gewest als proefproject een digitale vrachtwagensluis geïnstalleerd in Evergem-Rieme om een onderscheid te maken tussen het doorgaand verkeer en het laad- en losverkeer. Kunnen reglementeringen worden ingevoerd in een gps-systeem als nuttige informatie voor de chauffeurs? Kunnen gps-systemen een onderscheid maken volgens het gebruikte transportmiddel?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik heb weet van dit probleem, waarmee overigens alle landen worden geconfronteerd sinds de algemene verspreiding van de gps-toestellen.

13.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Veel vrachtwagens die zich door een gps laten gidsen, rijden zich inderdaad vast in

et l'inspection automobile doivent être harmonisées.

12.10 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je ne vais certainement pas adapter les normes de sécurité aux souhaits des constructeurs, c'est à ces derniers qu'il appartient d'adapter leurs véhicules aux normes de sécurité belges. Nous sommes par contre disposés à aider le constructeur à trouver une solution adéquate au problème, dans les limites toutefois des normes en vigueur chez nous.

12.11 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Dans l'intérêt de la sécurité, je maintiens que les critères d'homologation et d'expertise doivent être harmonisés.

12.12 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le véhicule est homologué mais sa sécurité fait l'objet de tests supplémentaires lors d'une revente en Belgique.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 16083 de Mme Raemaekers est transformée en question écrite. M. Goutry n'est pas là pour poser sa question n° 16166.

13 **Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le trafic lourd dans les petites agglomérations" (n° 16180)**

13.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Les chauffeurs de poids lourds ne respectent parfois pas l'interdiction éventuelle de traverser le centre d'un village, se fiant à leur GPS, avec tous les risques y afférents pour le trafic local. La Région flamande a récemment installé un sas numérique pour poids lourds à Evergem-Rieme dans le cadre d'un projet pilote visant à faire une distinction entre le trafic de transit et le trafic de chargement et de déchargement. Est-il possible d'intégrer les réglementations dans un système GPS comme information utile pour les chauffeurs? Les systèmes GPS sont-ils en mesure d'opérer une distinction en fonction du mode de transport?

13.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je connais ce problème auquel tous les pays sont du reste confrontés depuis l'utilisation généralisée des GPS.

13.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): De nombreux camionneurs qui se laissent guider par leur GPS se retrouvent en effet

dorpskernen. Uit informele contacten is gebleken dat de producenten van de kaarten daarom specifiek kaarten voor vrachtwagens aan het ontwerpen zijn, waarna de producenten van gps-toestellen software moeten ontwikkelen voor het gebruik van die kaarten. Theoretisch lijkt het me mogelijk dat in dergelijke kaarten ook rekening zou worden gehouden met plaatselijke reglementeringen. Ik zal de sector binnenkort opnieuw contacteren om de stand van zaken te kennen. Blijkt er geen schot te komen in de zaak, dan zal ik alle betrokkenen opnieuw uitnodigen voor overleg.

13.04 Patrick De Groote (N-VA): Ik ben blij dat de staatssecretaris al contacten hebt gelegd met de sector en dat er wordt gedacht aan oplossingen waarbij ook rekening wordt gehouden met bijzondere gemeentelijke bepalingen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Éric Jadot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de aandacht van de staatssecretaris voor en zijn opvolging van het verslag van het Rekenhof inzake de evaluatie van het federaal klimaatbeleid" (nr. 16225)

14.01 Éric Jadot (Ecolo-Groen!): In het verslag van het Rekenhof over het federale klimaatbeleid wordt vastgesteld dat de regering de verbintenissen die ze in 2004 is aangegaan, in verscheidene opzichten niet nakomt: de ecodrivingcampagne, de ontwikkeling van het GEN en de Diabolo, de gratis treinabonnementen voor het woon-werkverkeer, en het bevorderen van het goederenvervoer per spoor.

Heeft u persoonlijk kennisgenomen van dat verslag? Wat zijn uw bevindingen als u de conclusies van het verslag analyseert? Heeft u nieuwe maatregelen getroffen om bepaalde doelen sneller te bereiken? Heeft u hierover overleg gepleegd met de minister van Klimaat?

14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik heb inderdaad kennisgenomen van het verslag van 29 juni 2009. Ik ben niet op de hoogte van een ontwerpverslag dat men mij zou hebben toegezonden. Mijn administratie heeft evenwel gereageerd op het opgestelde voorontwerp. Mijn voorganger had de Bond Beter Leefmilieu een subsidie toegekend om ecodriving te bevorderen, maar we hebben de impact van die maatregel niet kunnen evalueren.

Door de moeilijkheden met de procedure voor het verkrijgen van de vergunningen, de lange

souvent au centre de noyaux urbains. Il ressort de certains contacts informels que les concepteurs des cartes développent actuellement des cartes destinées plus spécifiquement aux poids lourds. Il restera alors aux fabricants de GPS à développer les logiciels nécessaires à l'utilisation de ces cartes. Il devrait également être possible théoriquement que les cartes prennent en compte les réglementations locales. Je recontacterai le secteur sous peu pour faire le point sur la situation. Si je devais constater que les choses ne progressent pas, j'inviterai toutes les parties concernées à une concertation sur la question.

13.04 Patrick De Groote (N-VA): Je me réjouis d'entendre que le secrétaire d'État a déjà pris contact avec le secteur et que l'on envisage des solutions qui prennent également en compte des règlements propres à certaines communes.

L'incident est clos.

14 Question de M. Éric Jadot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'attention et le suivi apporté par le secrétaire d'État au rapport de la Cour des comptes sur l'évaluation de la politique climatique fédérale" (n° 16225)

14.01 Éric Jadot (Ecolo-Groen!): Le rapport de la Cour des comptes relatif à la politique climatique fédérale constate plusieurs manquements du gouvernement par rapport à ses engagements de 2004: la campagne ecodriving, le développement du RER et du Diabolo, les trajets en train domicile-lieu de travail gratuits et l'encouragement au transport de fret par train.

Avez-vous pris personnellement connaissance de ce rapport? Quelle est votre analyse de ses conclusions? Avez-vous pris des initiatives nouvelles de nature à accélérer la réalisation de certains objectifs? Avez-vous eu une concertation sur le sujet avec le ministre du Climat?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): J'ai pris en effet connaissance du rapport du 29 juin 2009. Je n'ai aucune trace d'un projet de rapport qui m'aurait été adressé. Mon administration a cependant réagi sur base de l'avant-projet établi.

Mon prédécesseur avait alloué une subvention au BBL (*Bond Beter Leefmilieu*) pour promouvoir l'écoconduite mais nous n'avons pu évaluer l'impact de cette mesure.

Concernant le projet Diabolo, les prévisions de mise en service sont passées de fin 2010 à juin 2012 vu

onderhandelingen met de privépartners en de problemen met de aansluitingen op de andere lijnen op het grondgebied van het Brussels Gewest zijn de vooruitzichten voor het in gebruik nemen van het Diabolo-project verschoven van eind 2010 naar juni 2012.

In de door de FOD Mobiliteit en Vervoer bestelde studie met betrekking tot de evolutie en de optimalisering van het GEN wordt aangegeven dat het GEN, zoals het aanvankelijk was opgevat, pas in 2020 klaar zou zijn en niet in 2015 zoals oorspronkelijk gepland. Er werd in een tussenversie voorzien. Er bestaat eveneens een voorstel voor een GEN in het perspectief 2030.

14.03 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): In het rapport van het Rekenhof wordt op zijn minst gewezen op het gebrek aan samenhang op het niveau van de regering. Ik zal de heer Magnette daarover interpellieren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16263 van mevrouw Tasiaux-De Neys wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden voor de praktische rijexamens" (nr. 16255)
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden om een praktisch rijexamen af te leggen" (nr. 16263)
- de heer Philippe Blanchart aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de termijnen voor het behalen van het rijbewijs" (nr. 16269)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden voor de praktische rijexamens" (nr. 16388)

15.01 **François Bellot** (MR): Volgens persberichten lopen de wachttijden voor het praktische rijexamen voor het behalen van het rijbewijs B soms op tot meer dan drie jaar. Wat zal u daaraan doen?

15.02 **Philippe Blanchart** (PS): Vooral kandidaat-chauffeurs die via de vrije begeleiding leren autorijden, zouden onder deze ongebruikelijk lange wachttijd te lijden hebben. Volgens GOCA (de Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) zou dit toe te schrijven

les difficultés de procédure pour l'obtention des permis, la longueur des négociations avec les partenaires privés et les problèmes de raccordements aux différentes autres lignes, sur le territoire de la Région de Bruxelles.

L'étude relative à l'évolution et l'optimisation du RER, commandée par le SPF Mobilité et Transport, indique que le RER tel que conçu au départ ne serait achevé qu'en 2020 et non en 2015 comme prévu initialement. Une version intermédiaire a été prévue. Une proposition de RER vision 2030 existe également.

14.03 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Le rapport de la Cour des comptes révèle à tout le moins un manque de cohérence au niveau du gouvernement. J'interpellerai M. Magnette à ce sujet.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 16263 de Mme Tasiaux-De Neys est transformée en question écrite.

15 **Questions jointes de**

- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues attentes pour les examens pratiques de conduite" (n° 16255)
- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues files d'attente pour passer le permis de conduire pratique" (n° 16263)
- M. Philippe Blanchart au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les délais de passage au permis de conduire" (n° 16269)
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues attentes pour les examens pratiques de conduite" (n° 16388)

15.01 **François Bellot** (MR): Selon la presse, vu les longs délais d'attente pour passer l'examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire B, certains risquent de dépasser le délai de trois ans. Qu'avez-vous prévu?

15.02 **Philippe Blanchart** (PS): Ce délai inhabituel d'attente toucherait essentiellement les apprentis conducteurs de la filière libre et s'expliquerait, selon le Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA), par une évolution législative qui veut que cette période

zijn aan een evolutie van de wetgeving, waarbij die periode binnenkort afloopt, vandaar de toestroom van kandidaat-bestuurders.

Hoe lang moet men gemiddeld wachten voor men een afspraak kan krijgen om het praktische rijexamen af te leggen? Wil men de rijopleiding via de autorijschool voortrekken boven de vrije begeleiding? Welke oplossingen worden er onderzocht om dit probleem snel op te lossen?

15.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De kandidaat voor het praktisch examen krijgt 36 maanden de tijd om zich voor te bereiden. Aan hem om zijn verantwoordelijkheid op te nemen. De procedures zijn dezelfde voor de vrije rijopleidingen en de autorijscholen.

In de meeste examencentra bedraagt de wachttijd minder dan zes weken. Daar moet beterschap in komen nu zestien kandidaten examinatoren momenteel een opleiding volgen bij de GOCA.

De kandidaten die niet geslaagd zijn voor het praktisch examen voor het verstrijken van de termijn, zijn verplicht het theoretisch examen opnieuw af te leggen. Door dit systeem is het mogelijk dat men nooit zijn praktische proef aflegt, en daarom moet ik de reglementering op dat punt wijzigen

15.04 **François Bellot** (MR): Uw antwoord is duidelijk. Volgens recent Europees onderzoek is België nu het Europese land met de minst performante rijopleiding voor jongeren; u had trouwens anderhalf jaar geleden toegezegd dat u de situatie zou evalueren.

Naar aanleiding van die onontbeerlijke wijziging zou er ook een andere problematiek onder de loep moeten worden genomen. Samen met de secretaris van de commissie hebben we in Londen een uiteenzetting over een studie bijgewoond waarin een specificiteit naar voren kwam voor de bestuurders van tweewielige motorvoertuigen met een rijbewijs voor een automaat, die vóór een bepaalde datum het rijbewijs B haalden. De ongevallencurve van de Belgische bestuurders wijkt af van het Europese gemiddelde.

Wanneer u zich over die problematiek buigt, zouden alle aspecten opnieuw herbekeken moeten worden. De organisatie van de rijopleiding, waaronder ook de kennis van de wegcode, moet worden herzien.

Telkens als ik het met vrienden over verkeerstekens heb, stel ik tot mijn grote verbazing vast dat ze daar niet veel kaas van hebben gegeten. Is het voor de staatssecretaris dan zo moeilijk om software te laten ontwikkelen, waarmee de kennis van de verkeerstekens kan worden gemeten?

prenne fin très prochainement, ce qui engendrerait un afflux de candidats conducteurs.

Quel est le délai moyen d'attente pour obtenir un rendez-vous à l'examen pratique? Doit-on percevoir une volonté de favoriser l'apprentissage par auto-école au détriment de la filière libre? Quelles sont les solutions envisagées afin de remédier rapidement à ce problème?

15.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Le candidat à l'examen pratique dispose de 36 mois pour se préparer. À lui de prendre ses responsabilités. Les mêmes procédures sont d'application pour la filière libre et les auto-écoles.

Dans la majorité des centres d'examen, le temps d'attente est inférieur à six semaines. Cette situation devrait s'améliorer puisque seize candidats examinateurs suivent en ce moment une formation au GOCA.

Les candidats qui n'ont pas réussi l'examen pratique avant l'expiration du délai sont obligés de présenter de nouveau l'examen théorique. Ce système permet de ne jamais passer son examen pratique, ce qui explique que je dois modifier la réglementation sur ce point.

15.04 **François Bellot** (MR): Votre réponse est claire. Selon une analyse européenne récente, la Belgique est aujourd'hui le pays européen où la formation à la conduite est la moins performante chez les jeunes; vous vous étiez d'ailleurs engagé, voici un an et demi, à évaluer la situation.

À l'occasion de cette modification indispensable, il faudrait aussi mettre en perspective une autre problématique. Avec le secrétaire de la commission, nous avons assisté à Londres à une étude qui a montré une spécificité pour les conducteurs de deux roues bénéficiant d'un permis automatique, qui ont obtenu un permis B avant une certaine date. La courbe des accidents des conducteurs belges est atypique par rapport à la moyenne européenne.

Alors que vous examinerez cette problématique, il faudrait remettre à plat les éléments. La conception de la formation à la conduite doit être revue, y compris sur la connaissance du code de la route.

Quand je parle de la signalisation routière avec des amis, je suis très surpris de la méconnaissance de certains règlements. Est-il difficile pour le secrétaire d'État d'élaborer un logiciel pour évaluer les connaissances en matière de signalisation routière?

15.05 Philippe Blanchart (PS): Uw antwoord is duidelijk. We willen de zekerheid hebben dat er geen discriminatie ontstaat tussen de diverse rijopleidingen. We hebben contact opgenomen met een autokeuringcentrum om te trachten een afspraak vast te leggen, maar zonder succes. Via internet konden we ons niet meer inschrijven. Sommige jongeren die een al te lange cyclus moeten doormaken, worden het slachtoffer van die paradoxale toestand. We moeten een oplossing vinden.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Belgische autokeuring versus de Europese regelgeving" (nr. 16256)
- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de technische keuring" (nr. 16268)

16.01 Patrick De Groote (N-VA): Het Europese Hof van Justitie oordeelde op 22 oktober dat Portugal de verplichtingen van artikel 43 van het Europese Verdrag overtreedt door de vrijheid van vestiging te beperken van instellingen uit andere lidstaten die in Portugal voertuiginspecties willen uitvoeren. Ook België verleent enkel aan de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuringen en rijbewijs (GOCA) de toestemming om autokeuringen uit te voeren.

Wat vindt de staatssecretaris ervan dat de Belgische autokeuring strenger is dan de Europese homologatie van nieuwe voertuigen? Kan deze vorm van concurrentievervalsing problemen met de Europese Unie opleveren? Is de regering bereid werk te maken van het koppelen van de ongevallendata aan de voertuiggegevens om te komen tot nieuwe criteria voor verkeersveiligheid? Zal het monopolie van GOCA worden doorbroken?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het Europese Hof van Justitie heeft op 22 oktober Portugal inderdaad veroordeeld wegens inbreuk op artikel 43 van het Europese Verdrag door de vrijheid van vestiging te beperken voor instanties uit andere lidstaten die in Portugal aan autokeuring willen doen.

Mijn diensten hebben dat arrest onderzocht op de eventuele gevolgen voor ons land. De situatie is hier

15.05 Philippe Blanchart (PS): Votre réponse est claire. Nous voulons être certains qu'il n'existe pas de discrimination envers l'une ou l'autre filière. Nous avons essayé de contacter un centre de contrôle technique pour simuler une réservation, mais sans succès. L'inscription sur le net n'était plus accessible. Certains jeunes engagés dans un processus trop long se retrouvent piégés par cette situation paradoxale. Il faut trouver une solution.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le contrôle technique en Belgique et la réglementation européenne" (n° 16256)
- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes ayant trait au contrôle technique" (n° 16268)

16.01 Patrick De Groote (N-VA): La Cour de justice européenne a estimé le 22 octobre que le Portugal contrevenait aux règles de l'article 43 du traité européen en limitant la liberté d'établissement d'entreprises d'autres États membres désireuses d'organiser des inspections automobiles au Portugal. La Belgique aussi ne délivre l'autorisation d'effectuer des contrôles techniques qu'au groupement d'entreprises reconnues pour le contrôle technique des automobiles et le permis de conduire (GOCA).

Comment le secrétaire d'État perçoit-il le fait que le contrôle technique belge soit plus sévère que l'homologation européenne de nouveaux véhicules? Cette forme de distorsion de la concurrence peut-elle induire des problèmes avec l'Union européenne? Le gouvernement est-il disposé à faire en sorte d'établir le lien entre les données relatives aux accidents et celles relatives aux véhicules pour définir de nouveaux critères de sécurité routière? Va-t-il être mis fin au monopole du GOCA?

16.02 Etienne Schouppe secrétaire d'État (en néerlandais): La Cour européenne de justice a en effet condamné le Portugal le 22 octobre pour avoir enfreint l'article 43 du traité européen en restreignant la liberté d'implantation d'entreprises d'autres États membres désireuses d'organiser des contrôles techniques au Portugal.

Mes services ont examiné cet arrêt sous l'angle de ses répercussions éventuelles pour la Belgique. La

wel anders. Zo is GOCA geen vereniging van controleorganismen die de belangen van de sector verdedigt.

(Frans): Ons land heeft tien organismen erkend krachtens het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Elke persoon of onderneming die voldoet aan de voorwaarden en modaliteiten van de reglementering kan een autokeuringscentrum opstarten, op voorwaarde dat hij een erkenning krijgt.

Mijn dienst heeft onze erkenningsvoorwaarden beoordeeld in het kader van de argumenten die het Hof aanvoerde om het Portugese systeem te veroordelen. De conclusie is dat onze regels op niet-discriminerende en gekende objectieve criteria steunen. We eisen geen minimumkapitaal of andere financiële elementen. De onverenigbaarheden zijn beperkt en stroken met het evenredigheidsbeginsel.

(Nederlands) Het Europese Hof spreekt zich wel degelijk uit over de Portugese situatie. Over België zijn er geen klachten. Bovendien zou Portugal zich niet goed hebben verdedigd.

Lidstaten mogen beperkingen of voorwaarden opleggen voor de organisatie van de autokeuring wanneer dat gerechtvaardigd is omwille van het algemeen belang, zoals de verkeersveiligheid. De afwijking moet wel noodzakelijk zijn om het nagestreefde doel te verwezenlijken en moet in overeenstemming zijn met het proportionaliteitsbeginsel.

Het doortrekken van de veroordeling van Portugal naar de Belgische situatie gaat niet op. Wij behouden dus ons vertrouwen in de bestaande structuur.

16.03 Patrick De Groote (N-VA): Elk bedrijf dat voldoet aan de erkenningsregels, kan dus een keuringsbedrijf oprichten. Ik hoop dat de minister gelijk heeft met zijn analyse van de Belgische situatie.

16.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De heer De Groote weet toch dat bepaalde centra in handen zijn van buitenlandse bedrijven? Als het KB van 23 december 1993 correct wordt toegepast, kan men een bedrijf niet weigeren.

16.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik verwijst naar het algemeen belang, dat door Portugal naar voren werd geschoven.

situation est sensiblement différente chez nous. Par exemple, le GOCA n'est pas une association d'organismes de contrôle qui défend les intérêts du secteur.

(En français) Dans notre pays, dix organismes ont été agréés en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Chaque personne ou entreprise qui satisfait aux conditions et modalités fixées dans la réglementation peut commencer un centre de contrôle technique, à condition d'obtenir une agréation.

Mon administration a évalué nos conditions d'agrément par rapport aux argumentations de la Cour pour condamner le système portugais. Elle a conclu que nos règles sont basées sur des critères objectifs non discriminatoires et connus. Nous ne prévoyons pas un capital minimal ou d'autres exigences financières. En outre, les incompatibilités sont limitées et respectent le principe de la proportionnalité.

(En néerlandais) La décision de la Cour européenne concerne effectivement la situation portugaise. Aucune plainte ne concerne la Belgique. Le Portugal ne se serait par ailleurs pas bien défendu.

Les États membres peuvent imposer des restrictions ou des conditions à l'organisation du contrôle automobile lorsqu'elles se justifient en raison de l'intérêt général, notamment la sécurité routière. La dérogation doit assurément être indispensable pour réaliser l'objectif visé et doit être conforme au principe de la proportionnalité.

La condamnation du Portugal ne peut être étendue à la Belgique, cela n'a pas de sens. Nous restons donc confiants dans la structure existante.

16.03 Patrick De Groote (N-VA): Toute entreprise qui répond aux conditions d'agrément peut dès lors ouvrir un centre de contrôle. J'espère que le ministre analyse correctement la situation belge.

16.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): M. De Groote ne peut ignorer que certains centres sont aux mains d'entreprises étrangères. Dans la mesure où elle applique correctement l'arrêté royal du 23 décembre 1993, une entreprise ne peut être refusée.

16.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): J'ai fait référence à la notion d'intérêt général, que le Portugal avait évoquée.

16.06 Paul Vanhie (LDD): Hebben nog firma's een erkenning aangevraagd sinds 1994?

16.06 Paul Vanhie (LDD): D'autres firmes ont-elles introduit une demande d'agrément depuis 1994?

16.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Van het verleden weet ik het niet. Maar het zou mij verwonderen, want ze maken de jongste jaren allemaal verlies.

16.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Je l'ignore en ce qui concerne le passé. Mais j'en serais surpris car elles ont toutes été déficitaires ces dernières années.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de oprichting van een cel die zich over een mobiliteitsstrategie moet buigen" (nr. 16448)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de oprichting van een cel die zich over een mobiliteitsstrategie moet buigen" (nr. 16449)

17 Questions jointes de

- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité" (n° 16448)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité" (n° 16449)

17.01 David Lavaux (cdH): Deze vragen zijn identiek aan de vragen die ik de heer Schouppe en minister Vanackere heb gesteld in verband met een cel die een strategie moet uitwerken om het openbaar vervoer voor iedereen en meer bepaald voor personen met een handicap toegankelijk te maken. De staatssecretaris, belast met Personen met een handicap, heeft de oprichting van die cel in zijn algemene beleidsnota voorgesteld.

17.01 David Lavaux (cdH): Il s'agit de questions identiques que j'avais adressées au ministre Schouppe et au ministre Vanackere au sujet d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie en matière d'accessibilité du transport public pour tous et en particulier pour les personnes handicapées, dont le secrétaire d'État chargé des personnes handicapées suggère la création dans sa note de politique générale.

De cel zou worden opgericht in overleg met de staatssecretaris voor Mobiliteit, alsook met de Minister van Overheidsbedrijven.

Cette cellule serait créée en concertation avec le secrétaire d'État en charge de la mobilité ainsi qu'avec le ministre des Entreprises publiques.

Had u al contacten met de staatssecretaris belast met Personen met een handicap, over dit onderwerp? Wanneer zal dit orgaan volgens u worden opgericht? Werden de verenigingen die voor een verhoogde toegankelijkheid van de mobiliteit voor personen met een handicap ijveren, betrokken bij zijn oprichting? Hoe zal deze cel werken en wat worden zijn bevoegdheden? Hoe wordt de cel samengesteld? Hoe verdeelt u de verantwoordelijkheden met uw collega's die belast zijn met Personen met een handicap en Overheidsbedrijven? Wie zal de agenda van de werkzaamheden voorstellen? Welke aspecten zou u als eerste willen bestuderen?

Avez-vous déjà eu des contacts avec le secrétaire d'État chargé des personnes handicapées à ce sujet? Quand estimez-vous que sera créé cet organe? Sa création a-t-elle été pensée en concertation avec les associations qui luttent pour une croissance de l'accessibilité des personnes handicapées à la mobilité? Comment fonctionnera-t-il et quelles seront ses compétences? Quelle sera sa composition? Comment partagerez-vous les responsabilités avec vos collègues en charge des personnes handicapées et des Entreprises publiques? Qui proposera l'ordre du jour des travaux? Quels sont ceux que vous proposerez d'étudier en priorité?

17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: (Frans): Tijdens een gesprek met de heer Delizée op 22 september 2009 werden diverse vragen over de mobiliteit en de verkeersveiligheid van personen met een handicap aangekaart.

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Le 22 septembre dernier, lors d'un entretien avec M. Delizée, plusieurs questions concernant la mobilité et la sécurité routière pour les personnes handicapées ont été évoquées.

Mijn collega stelde voor om een werkgroep mobiliteit voor personen met een handicap op te richten en ik steun dat idee. Ik denk niet dat er al enig concreet initiatief ter zake is genomen.

Zowel ikzelf als de minister van Overheidsbedrijven zullen instaan voor de uitvoering van die ideeën.

Ik denk hierbij aan de materies toegankelijkheid, parkeermogelijkheden voor personen met een handicap, de plaats van rolstoelgebruikers in de wegcode, de bewustmaking van de andere weggebruikers.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het systeem van de rijopleiding in België" (nr. 16450)

18.01 David Lavaux (cdH): Ik wens mijn vraag nr. 16450 in te trekken; ze werd reeds gesteld in de plenaire vergadering.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.

La création d'un groupe de travail mobilité pour les personnes handicapées a été proposée par mon collègue et j'ai souscrit à cette idée. À ma connaissance, aucune initiative concrète n'a été prise jusqu'à présent.

La réalisation de ces idées m'incombera de même qu'au ministre des Entreprises publiques.

Les matières auxquelles je pense sont l'accessibilité, le stationnement des personnes handicapées, la place des chaisards dans le Code de la route, la sensibilisation des autres usagers de la route.

L'incident est clos.

18 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le système d'apprentissage de la conduite automobile en Belgique" (n° 16450)

18.01 David Lavaux (cdH): Je retire ma question n° 16450, qui a déjà été posée en plénière.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 03.