

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

du

LUNDI 20 NOVEMBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 20 NOVEMBER 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.16 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Question de M. Philippe Monfils au ministre de la Mobilité sur "les résultats de l'étude de l'IBSR sur les effets de la drogue au volant" (n° 12687)

01 Vraag van de heer Philippe Monfils aan de minister van Mobiliteit over "de resultaten van de studie van het BIVV naar het rijden onder invloed van drugs" (nr. 12687)

01.01 **Philippe Monfils** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons pu prendre connaissance de statistiques françaises inquiétantes qui révèlent que 40% des jeunes tués dans des accidents de la route avaient consommé du cannabis. D'ailleurs, tout récemment, des études sont sorties qui montrent notamment qu'en termes de dégâts causés à la santé, deux joints de cannabis valent un paquet de cigarettes. Encore faut-il voir si ces études sont fondées scientifiquement. Mais c'est un autre problème.

Je vous avais interrogé en décembre dernier sur la nécessité de renforcer les contrôles anti-drogue dans notre pays. Vous m'aviez répondu que vous étiez d'accord mais que vous attendiez les résultats d'une étude de l'IBSR dans les six mois. Les six mois sont passés, les résultats sont enfin publiés et confirment les effets désastreux de la conduite sous influence de drogues. Cette étude met en évidence l'absence de statistiques complètes et le manque de contrôles anti-drogue dans notre pays: pas assez de policiers formés, lourdeur de la procédure à mettre en place, puisqu'il faut un test en trois étapes (test divers équilibre-raisonnement, test d'urine, test sanguin).

Cette étude formule diverses recommandations: centralisation des résultats des contrôles anti-drogue pour obtenir une base statistique fiable, contrôle anti-drogue systématique des conducteurs impliqués dans un accident très grave si pas mortel, allègement de la procédure suivie pour ce genre de contrôle, par exemple en passant directement au test d'urine quand le conducteur est manifestement sous influence d'une drogue ou avoue en avoir pris, présence systématique de médecins agréés lors d'une opération de contrôle planifiée pour qu'on ne dise pas manquer des moyens humains pour contrôler ce problème et enfin abaissement de la valeur minimale de cannabis détecté dans le sang puisque les effets du cannabis se font encore ressentir au niveau du cerveau une fois dépassé le délai de détection dans le sang.

Monsieur le ministre, mes questions sont évidentes.

Pouvez-vous me dire maintenant, sur la base de l'étude, quelles mesures vous comptez prendre afin de combattre la drogue au volant?

Allez-vous multiplier ou renforcer les contrôles anti-drogue? Si on le fait pour l'alcool, pourquoi pas pour la drogue, comme je le réclame depuis des années?

Que pensez-vous d'un contrôle systématique pour les conducteurs impliqués dans un accident grave et certainement mortel?

Quelles méthodes comptez-vous appliquer pour ces contrôles? Envisagez-vous de donner aux policiers une

formation spécialisée dans le secteur?

Envisagez-vous une campagne de sensibilisation sur les effets de la drogue au volant comme on le fait notamment pour l'alcool?

01.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, l'étude dont il est question a été publiée au mois de juin dernier. J'ai demandé, par la suite, à mes collaborateurs et à l'administration d'examiner la nécessité éventuelle d'un ajout à la politique courante. Toute étude étant ce qu'elle est, les réponses ne sont que provisoires.

En ce qui concerne votre première question, il importe de prendre toutes les mesures possibles au niveau organisationnel afin de pouvoir effectuer davantage de contrôles. Grâce au plan d'action en matière de sécurité routière, les services de police sont en mesure d'acheter du matériel, par exemple des véhicules sanitaires, et de former des policiers. Par le biais du Fonds, des formations peuvent également être financées. Les formations de recherche de consommation de drogue au volant peuvent entrer dans ce cadre.

Quant à votre deuxième question, comme je l'ai toujours dit, "mesurer, c'est savoir". Des règles doivent donc être également fixées dans le cadre de la conduite sous influence de drogue afin de mieux mesurer le phénomène, de sorte que nous puissions réagir de manière adéquate et ciblée à la problématique.

Dans le cadre des préparatifs de la deuxième édition des états généraux de la sécurité routière, un groupe de travail "Statistiques" a été créé qui discutera entre autres des recommandations de l'étude relative à l'enregistrement des activités des services de police et de l'enregistrement de la conduite sous influence de drogue lors d'accidents. Dès lors, je souhaite attendre les conclusions de ce groupe de travail en ce qui concerne votre troisième question.

Quatrièmement, dans la directive du ministre de la Justice destinée aux services de police, il est clairement fixé que seuls les fonctionnaires de police qui ont suivi une formation spéciale peuvent effectuer les tests relatifs à la constatation de l'usage de substances illégales par les conducteurs. De plus, le contenu de cette formation y est clairement détaillé. Les écoles de police organisent ces cours annuellement et nous remarquons que leur nombre augmente chaque année. En 2000, année de la directive, il y a eu 5 sessions; en 2004, il y en a eu 39 et en 2005, 63.

Cinquièmement, en 2001 et 2002, l'Institut Belge de la Sécurité Routière a mené deux campagnes d'information. Lors de ces campagnes, on expliquait la procédure légale en matière de conduite sous l'influence de drogue par le biais d'affichettes et d'une brochure principalement distribuées dans les quartiers récréatifs. Dans la brochure, on attirait aussi l'attention sur les dangers de la drogue au volant.

01.03 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, les réponses du ministre ne me satisfont pas entièrement. Je n'ai toujours pas de garantie, d'une part, que déjà maintenant on a accru les contrôles anti-drogue – nous n'avons pas de statistiques – ni, d'autre part, qu'on va le faire! À nouveau, dans les états généraux, on va étudier des statistiques.

Je vais devoir poser la question au ministre de la Justice.

Je sais que les services de police ont la possibilité d'acheter du matériel. Chaque fois que je lis dans un journal que les services de police ont acheté du matériel, il s'agit généralement de radars fixes ou mobiles. Je n'ai jamais lu ou entendu dire qu'ils achetaient du matériel de prévention ou de répression en matière de drogue. Et on fait le même constat en matière de formation des polices: nous n'avons aucune indication.

Chaque fois qu'on parle dans les journaux d'un contrôle généralisé lors d'une réunion, par exemple à Namur il y a deux jours, il n'est question que de permis de conduire retirés pour cause de consommation d'alcool au volant ou d'excès de vitesse.

J'ai vraiment l'impression que, dans ce secteur, les ministres se réfugient, comme dans l'ouvrage "Harry Potter", derrière une cape d'invisibilité. On ne les voit plus dès que l'on aborde le problème de la consommation de drogue. Mais que l'on ait le courage d'en parler et que l'on donne des statistiques précises sur le nombre de contrôles effectués!

Les dernières statistiques de l'IBSR, qui datent déjà d'un certain temps puisque vous n'avez plus repris le système annuel du grand "bouquin", faisaient état d'un taux de 5% maximum de contrôles en matière de drogue par rapport à l'alcoolémie. Si on agit de la sorte, il n'y aura jamais, bien entendu, de politique de prévention et/ou de répression en cas d'usage de drogue au volant! On verra des automobilistes s'écraser contre un arbre, non pas en raison d'une consommation d'alcool mais bien d'un usage de drogues.

Pour obtenir des renseignements précis sur la situation "policière et judiciaire", il ne me reste plus qu'à poser la question au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice. Cela fait beaucoup! Ou bien je vais demander leur présence simultanée pour répondre à ces questions.

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

02 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de herschikte subsidies van de Nationale Loterij" (nr. 12677)

02 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle répartition des subsides octroyés par la Loterie Nationale" (n° 12677)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal het vrij kort houden, want ik heb vorige week dezelfde vraag gesteld aan staatssecretaris Tuybens, bevoegd voor de Nationale Loterij. De bevoegdheidsverdeling is in deze niet altijd even duidelijk.

De Nationale Loterij herschikte enige tijd geleden zijn subsidies. Dankzij de grote winsten die vorig jaar zijn gemaakt, hebben verschillende verenigingen in de mobiliteitswereld een subsidie van ongeveer 50.000 euro kunnen verwerven. Er is nog een vereniging die enigszins in dezelfde wereld te situeren is, namelijk die van de verkeersveiligheid. De MAG Belgium, de Motorcycle Action Group, een vereniging die sinds 14 jaar actief is inzake de verkeersveiligheid van motorrijders en ook actief is in de federale commissie voor de Verkeersveiligheid, krijgt evenwel niets. Zij is daarover nogal ontstemd. Daarom wil ik mijn vragen ook aan u voorleggen, mijnheer de minister, om te zien in hoeverre dat werd bekeken.

Navraag leert dat het kabinet Mobiliteit de vrije hand kreeg om de belangrijkste organisaties inzake verkeer aan te duiden die een subsidie zouden krijgen.

Mijnheer de minister, ten eerste, op welke manier is het kabinet Mobiliteit tussenbeide gekomen in de verdeling van de herschikte subsidies? Is het een voorstel van de minister van Verkeer welke verenigingen in aanmerking komen? Kunt u mij hiervan een lijst bezorgen?

Ten tweede, waarom werd de MAG niet uitgekozen?

Ten derde, heeft uw kabinet sinds deerschikking van de subsidies contact gehad met de MAG en zo ja, op welke datum, over welk onderwerp en wat was het resultaat van het overleg?

02.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, als motorrijder en als minister heb ik geregeld contact met MAG Belgium. Dus op het vlak van de contacten zijn er geen problemen.

De lijst van begunstigden voor subsidie van de Nationale Loterij werd in de Ministerraad vastgelegd. Een en ander wordt gecoördineerd door de bevoegde staatssecretaris, maar ik veronderstel dat hij het mechanisme heeft uitgelegd.

Op uw derde vraag, zodra MAG Belgium zich als begunstigde kandidaat had gesteld, hebben wij het nodige gedaan om de contacten te leggen en te kijken wat wij voor de vereniging in de toekomst kunnen doen. Meer kan ik daarover niet zeggen. Ik denk niet dat er een echt probleem is, bij mijn weten zeker niet inzake de contacten, want het zijn mijn vrienden.

De **voorzitter:** Mijnheer Van den Bergh, het zijn ook uw vrienden?

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben blij dat het uw vrienden zijn.

Ik vind het toch belangrijk dat we hier aandacht voor hebben. De motorrijders vormen een risicovolle groep in het verkeer. De organisatie draait tot nu toe vooral op vrijwilligers en goede wil. Ik denk dat een structurele ondersteuning wel op haar plaats zou zijn.

02.04 Minister **Renaat Landuyt**: Voor de volledigheid: we komen van ver en sinds een tweetal jaar hebben we specifieke campagnes bij het BIVV die vertrekken vanuit het motorrijdersperspectief en niet vanuit het tegenovergestelde perspectief, van auto ten opzichte van motor. Systematisch leren die organisaties bij om zich een plaats te verwerven in het veld van de stakeholders.

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

03 **Question de M. Philippe Monfils au ministre de la Mobilité sur "les résultats de la nouvelle étude de l'IBSR sur les seniors dans la circulation" (n° 12728)**

03 **Vraag van de heer Philippe Monfils aan de minister van Mobiliteit over "de resultaten van de nieuwe studie van het BIVV over de senioren in het verkeer" (nr. 12728)**

03.01 **Philippe Monfils** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le jeudi 19 octobre, l'IBSR a présenté sa nouvelle étude sur la sécurité des seniors dans la circulation.

Permettez-moi de vous dire que cette étude a suscité mon étonnement. En effet, elle affirme que les seniors sont sur-représentés parmi le nombre de morts et de blessés graves.

Cette affirmation m'interpelle. Si on se réfère aux statistiques de l'IBSR de 2002, les seniors de plus de 60 ans se tuent cinq fois moins au volant de leur voiture que les jeunes entre 20 et 35 ans. Autrement dit, proportionnellement, cette catégorie de conducteurs est bien moins dangereuse que les autres, et ce pour toute une série de raisons: ils roulent moins, notamment le soir et les week-ends, ils boivent moins avant de prendre leur voiture, etc.

Du jour au lendemain, les choses changent et on considère les seniors comme dangereux! Cela m'ennuie d'autant plus qu'il semble que cette étude ait été commandée par une compagnie d'assurance qui, immédiatement après la divulgation de ladite étude, a mis en avant certains de ses produits d'assurance fort intéressants pour les personnes âgées. Il y a là quelque chose qui ne va pas, monsieur le ministre!

Comment expliquez-vous que les résultats de l'enquête de l'IBSR aille à l'encontre de toutes les statistiques à ce sujet depuis dix, quinze, voire vingt ans? Je répète que l'enquête dont question a été commandée par une compagnie d'assurance, laquelle arrive, immédiatement après la divulgation des résultats de l'enquête, avec un programme pour les seniors. C'est tout à fait étonnant! Actuellement, quelques-uns de nos collègues sont parfois mis en difficulté pour moins que cela!

Monsieur le ministre, toujours est-il que les choses vont un peu loin. Mes questions sont donc les suivantes.

Pouvez-vous m'expliquer ce revirement complet des statistiques de l'IBSR au niveau des seniors?

Quels sont les paramètres pris en compte? Si l'on prend les paramètres des seniors qui sont victimes d'un accident, les choses sont fort différentes. Mais dans ce cas, il ne s'agit plus d'un problème de sécurité routière. Il est plutôt question des conducteurs qui blessent ou tuent les personnes âgées. Il s'agit-là d'une problématique tout à fait différente. Dans ce cas, ces statistiques sont tout à fait inexactes.

Ne croyez-vous pas que nous nous trouvons ici face à un conflit d'intérêts. En effet, l'IBSR, sponsorisé par une compagnie d'assurance, aboutit à une constatation permettant à ladite compagnie de "fourguer" ses polices dans de bonnes conditions. L'attitude de l'IBSR est quelque peu surprenante. Cela "démonétise" – c'est un mauvais terme puisque l'IBSR a gagné de l'argent –, ou plutôt cela décrédibilise votre bras armé exécuter dans le domaine de la sécurité routière.

03.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je n'oserais jamais tenir les mêmes propos que vous sur les assureurs.

Cela étant dit, pour répondre à la première question, les chiffres de l'IBSR se basent sur les statistiques du SPF Économie. Il en ressort qu'en 2005, on a comptabilisé 66.001 victimes du trafic, donc 5.285 (8%) personnes âgées de 65 ans et plus. Une division selon la sévérité des lésions donne les résultats suivants – je ne vais pas tous les citer: 17% de morts, 11% de blessés graves, 7,5% de blessés légers. Les personnes âgées constituent 10,8% du nombre total des blessés graves et 17,2% du nombre total de morts. En d'autres termes, elles font le poids parmi les morts et les blessés graves.

Les plus de 65 ans représentent 12,8% des chauffeurs tués dans les accidents de la route, 16,8% des passagers tués et 50% des piétons tués. Les seniors sont donc plus vulnérables en tant qu'usagers faibles. Ces chiffres s'accordent à ceux de 2002. Il n'est donc pas question d'un revirement complet de statistiques au niveau des seniors.

En ce qui concerne les paramètres pris en compte, les chiffres ont été calculés selon le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus par rapport au nombre total de victimes du trafic. Il ne s'agit donc pas de nouveaux paramètres. Par ailleurs, les chiffres mentionnés se rapportent aux victimes d'accidents sans distinction du responsable de l'accident.

L'Institut mène une politique d'information ouverte et met son information à disposition de toute personne qui désire la consulter. Dans le cas présent, il a été demandé à l'Institut de divulguer les statistiques récentes sur la sécurité routière des seniors à l'occasion de la conférence de presse des assurances DVV.

Il s'agit d'une information ouverte, objective et non exclusive de l'Institut. Il n'existe dès lors pas de conflit d'intérêts.

La collecte et la distribution d'informations est une des tâches principales de l'Institut et servent l'intérêt public. La collecte et la distribution d'informations sur la sécurité routière des seniors ne sont pas une exception.

Enfin, vous m'avez demandé combien a coûté cette étude et qui l'a payée. Il ne s'agit pas d'une étude; il s'agit de consulter les chiffres existants qui proviennent du SPF Économie et d'en tirer des conclusions au regard de l'expérience de l'Institut.

03.03 Philippe Monfils (MR): Monsieur le ministre, c'est bien là que réside l'ambiguïté, n'est-ce pas? On fait une analyse pour considérer que le risque de décès pour une personne de 75 ans ou plus est plus grand que le risque pour une personne de 18 ans. Certes, elles peuvent être victimes d'un accident, comme tout le monde, mais lorsqu'elles sont renversées par une voiture, les personnes âgées ont plus de chances de se casser un bras qu'un jeune.

Mais le problème est que, quand cette analyse est présentée dans le cadre de la sécurité routière, on commence à en tirer des conclusions! L'IBSR recommande notamment aux seniors de suivre des cours au Centre d'aptitude à la conduite. Quel est le lien entre le fait de constater qu'une personne âgée est plus fragile qu'un jeune et le fait de suivre des cours de conduite? La question est: au volant, la personne âgée est-elle plus dangereuse? Elle l'est moins! Dès lors, ne commençons pas à recommander des cours de conduite ou encore à limiter la durée de validité du permis. On tire des conclusions d'une situation qui n'a rien à voir avec celle pour laquelle les conclusions pourraient être tirées.

Je serais d'un avis totalement différent si vous me disiez qu'on a constaté depuis dix ans que les personnes âgées sont une catastrophe au volant! On pourrait alors prendre des mesures! Ici, parce que, forcément, elles sont blessées plus gravement que d'autres dans le même type d'accidents, on leur interdit presque de rouler! Ce n'est pas acceptable! On est en train de lancer l'ambiguïté. Et je vois bien ce qu'on va faire: sur la base de ces études qui n'ont rien à voir avec la sécurité routière, on va tirer des conclusions aux états généraux.

Deuxièmement, c'est comme si vous disiez que les enfants de moins de dix ans étant souvent victimes d'accidents de la route, il fallait interdire de conduire les enfants de moins de dix ans. Voilà exactement le raisonnement que vous tenez. Non! Les enfants de moins de dix ans étant victimes de chauffards, il faut tout faire pour que les chauffards ne tuent ni ne blessent les enfants de moins de dix ans. Cela me paraît plus logique.

Vous ne répondez pas, et je comprends que ce soit difficile pour vous, à la question sur les liens évidents

entre l'IBSR, cette enquête et les conclusions, c'est-à-dire les contrats d'assurance présentés par AP. C'est un élément de plus. Je ne crois pas que ce soit très bon pour le secteur où il faudrait une certaine transparence. On ne m'empêchera pas de dire, monsieur le ministre, que des conclusions commandées par une entreprise d'assurances qui en profite pour fourguer ses polices ne sont pas caractérisées par la plus grande transparence. Je ne vous attaque pas puisqu'il s'agit de l'IBSR. Mais j'attaque effectivement l'IBSR!

03.04 Renaat Landuyt, ministre: D'accord, mais il ne faut pas faire le mélange soi-même avant de le critiquer! L'IBSR livre des commentaires techniques de chiffres qui viennent d'ailleurs, du SPF Économie. En tant que spécialiste, il procède à des analyses de chiffres. Par exemple, une constatation très importante concerne le fait que 50% des piétons tués sont des personnes âgées. C'est une constatation découlant des chiffres. Pour le reste, ce qu'un assureur suggère reste de sa responsabilité. Ce n'est ni l'Institut, ni le ministre ni le gouvernement qui se prononce. L'Institut a la chance de compter avec des spécialistes capables de livrer des analyses à défaut d'une véritable institution spécialisée dans l'analyse des chiffres. Ils ont les aptitudes et l'expérience pour le faire sans prendre position.

03.05 Philippe Monfils (MR): Si l'analyse était juste, monsieur le ministre, je n'en disconviendrais pas mais je vous expliquais qu'elle ne l'était pas. Soyons sérieux, nous ne sommes pas des innocents: je fais près de 50.000 kilomètres par an en voiture et j'ai pu observer des panneaux de sécurité routière IBSR avec le logo des AP en dessous.

03.06 Renaat Landuyt, ministre: L'Institut n'a certainement pas conclu que vous étiez un mauvais conducteur!

03.07 Philippe Monfils (MR): Je n'en disconviens pas. Mais je dis: AP en dessous. Je vais donc devoir me plonger dans Internet afin de savoir quel est le budget de l'IBSR et d'AP Assurances. C'est la seule manière pour moi de connaître le fond de cette affaire.

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

04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de aangekondigde vereenvoudiging van de verkeerswetgeving" (nr. 12760)

04 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'annonce d'une simplification de la législation routière" (n° 12760)

04.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, u hebt vóór het zomerreces een algehele vereenvoudiging van de verkeerswetgeving aangekondigd en gezegd dat u daarvan werk zou maken.

Mijn vraag is wat achterhaald, omdat ik een aantal dagen geleden kennis heb kunnen nemen van de documenten die momenteel circuleren en die aan de leden van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid werden bezorgd met het verzoek om in december een advies uit te brengen.

Ik heb de documenten diagonaal doorgenomen en ben een beetje ontgoocheld. Ik ontwaar daarin immers niet zoveel nieuws onder de zon. Er is sprake van het plaatsen van een aantal borden om te herinneren aan de snelheidszones. U doet een suggestie aan de wegbeheerders om die snelheidszones aan te kondigen door het kleven van stickers aan verkeerspalen of door het plaatsen van kleinere bordjes. Daardoor zal het aantal borden toenemen. In hetzelfde reglement wordt echter een verbod opgelegd om iets te bevestigen aan verkeersborden of aan hun steunen. Dat is toch wel een contradictie en u zult dat moeten nakijken.

Ik heb een aantal bijstellingen gezien, zoals bijvoorbeeld het feit dat men de voorrang van rechts niet verliest nadat men is gestopt, maar wel wanneer men uit een eenrichtingsstraat komt. Ik weet niet of dat een echte vereenvoudiging is op het vlak van de voorrang van rechts.

Dat zijn allemaal zaken die al een tijdje in de pijplijn zitten en waarvan ik meen dat er toch nog een aantal bijstellingen nodig zal zijn.

Ik heb u vorige week gewezen op het feit dat in het reglement niet is opgenomen dat men bij een ongeval op een autosnelweg verplicht is die zo snel mogelijk - en zeker binnen de twee uren - te ontruimen. Ik heb in de plenaire vergadering gezegd dat men wat dat betreft niet over een nacht ijs moet gaan en men ook het

aspect van de aansprakelijkheid moet opvolgen.

Ik zie in het reglement ook niet staan dat een retroreflecterende veiligheidsvest verplicht wordt. Dat is toch een resolutie die door de Kamer werd aangenomen? Die verplichting wordt alleen maar opgelegd aan bestuurders van pechvoertuigen wanneer die buiten de pechstroken worden opgesteld.

Het zou volgens mij goed zijn dat we dat nog eens goed zouden doornemen om na te gaan in welke mate er bijsturingen kunnen gebeuren.

Mijn concrete vragen zijn de volgende. Hoe ver staat het met die werkzaamheden? Wat is het tijdspad? Welke elementen zullen worden weerhouden in de groots aangekondigde vereenvoudiging van de wegcode? Zullen er punten worden toegevoegd aan de opsomming die ik zopas heb gegeven?

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, het verheugt me dat uw vraag achterhaald is. Ze getuigt van een zeker wantrouwen ten opzichte van onze manier van werken, die er een is die u altijd aanbeveelt, meer bepaald van grondig overleg en analyse.

Wat is de werkwijze? Met betrekking tot mobiliteit heeft de regering in juni de grote krachtlijnen vastgelegd van de vernieuwing. Vereenvoudiging is niet hetzelfde als iets nieuws uitvinden. Het gaat letterlijk over vereenvoudigen, hetgeen niet sexy is.

Wat is de werkwijze? Er is een tekst – u hebt hem reeds kunnen bestuderen – die circuleert bij de federale commissie voor de Verkeersveiligheid. De tekst werd opgesteld door een ad hoc werkgroep die hieraan meer dan een jaar heeft gewerkt. Thans wordt de tekst door alle steekhouders van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid besproken. Het is de bedoeling tegen eind januari een en ander in een ontwerp van KB te voegen. Ondertussen zal in het Parlement de basiswet ter zake zijn goedgekeurd. Dat hoop ik althans. Op dat ogenblik kan het ontwerp van KB worden doorgezonden naar de Gewesten in het raam van de betrokkenheidsprocedure en kunnen we binnen deze legislatuur afronden. Dit zegt evenwel niets over de inwerkingtreding.

De voorbeelden waaraan u refereert inzake snelheidszone en voorrang van rechts zijn punten die werden behandeld en waarover de regering begin juni een principiële beslissing heeft genomen. Dit zijn immers fundamentele veranderingen. Voor de rest gaat het over vereenvoudigingen. Dit betekent ervoor zorgen dat er meer eenheid komt, ook op de weg, inzake verkeersborden. Dit betekent dat men de reglementen met betrekking tot het opstellen van verkeersborden moet aanpassen zodat gemeenten en Gewesten niet langer worden gedwongen om ingewikkelde toestanden te creëren.

Ik herhaal dat een en ander relatief technisch is en weinig sexy maar op termijn op het terrein een gunstig effect heeft.

Wat het veiligheidsvestje betreft zoals in de resolutie goedgekeurd, kan ik meedelen dat een afzonderlijk KB – het onderwerp maakt deel uit van de vereiste zaken in de wagen – de betrokkenheidsprocedure heeft meegemaakt. Het ontwerp van KB werd aan de Raad van State toegestuurd. Binnenkort zal dit volledig zijn afgerond. Ik herhaal dat dit vestje te maken heeft met het reglement van de zaken die verplicht in een auto aanwezig moeten zijn en bijgevolg geen deel uitmaakt van de verkeerswetgeving as such.

04.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is, mijns inziens, niet onlogisch dat parlementsleden zich af en toe informeren over een stand van zaken.

Het zou wenselijk zijn hierover een uitgebreide toelichting te krijgen. Op het eerste gezicht – als advocaat ben ik toch ook 25 jaar met de wegcode bezig geweest – vind ik niet zo heel veel vereenvoudigen terug.

Ik wil ook nog even waarschuwen voor het volgende, in de rand bij hetgeen u vorige week hebt gezegd. In de ontwerpen verleent u politionele bevoegdheden aan de leden van brandweerdiensten en aan de civiele veiligheid in het kader van artikel 16.

Nadien heb ik dat eens ter plaatse doorgepraat met onder andere mensen van de brandweer. Wij moeten daarin heel voorzichtig zijn, mijnheer de minister. Die mensen komen vooral ter plaatse in het kader van hun opdracht. Het is niet goed dat wij ze echt "impulseren" om er ook nog het verkeer te regelen. In de teksten staat dat ze dat moeten doen, zolang er geen operationele politiemensen ter plaatse zijn.

Ik heb begrip voor uw bezorgdheid, maar u mag niet uit het oog verliezen vanuit welk oogpunt zij naar een ongeval toegaan. De regeling van het verkeer is over het algemeen hun minste zorg.

In dat geval zal u ook moeten zorgen voor degelijke vorming en opleiding, want het zijn niet allemaal universitair. Ik heb groot respect en eerbied voor die mensen. Kortom, u moet ook aandacht hebben voor de opleiding en vorming, die u in overleg met uw collega van Binnenlandse Zaken zal moeten aanbieden.

Ik hoop dat wij het nog mogen meemaken dat wij dat bespreken in onze commissie. Het is immers een belangrijke tekst, die van toepassing is op heel veel mensen. Ik zeg nogmaals dat wij niet over een nacht ijs mogen gaan, maar dat we voldoende tijd moeten steken in de voorbereidingen en goed wetgevend werk ter zake maken.

04.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, deze week komen we bijeen om te praten over alle aspecten van ongevalafhandeling. Wij hopen tegen het einde van deze week de stand van zaken te geven van hetgeen reeds maanden in allerlei gesprekken en cenakels bezig is.

De politiebevoegdheid is bijvoorbeeld een heel concreet punt dat na veel overleg naar voren is gekomen. Dit is steeds een probleem: men heeft schrik van bevoegdheden, omdat men dan verantwoordelijkheden krijgt. Dan moeten wij soms politiek knopen doorhakken.

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

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de geldigheid van alcoholcontroles" (nr. 12882)

05 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la validité des tests d'alcoolémie" (n° 12882)

05.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, in de media konden we recent vernemen dat er bij politie en gerecht toch wel enige ongerustheid over de geldigheid van de alcoholcontroles heerst. Volgens dezelfde berichten zouden in de nabije toekomst alle toestellen die niet door het BIVV zijn geijkt, ongeldig zijn. Dat heeft tot gevolg dat vele ademanalysetoestellen moeten worden herijkt. Er bestaat daardoor een zekere onzekerheid op het terrein.

Ik had over de problematiek graag volgende vragen gesteld. Ten eerste, wie ijkt op dit moment de ademanalysetoestellen? Wat is de aanleiding van de gerechtelijke procedure, die momenteel loopt? Klopt het dat het BIVV de ijking naar zich wil toetrekken wegens de mogelijke geldelijke gevolgen hiervan?

Ten tweede, over hoeveel toestellen gaat het? Wat is de kostprijs van een mogelijke herijking?

Ten derde, wanneer moet die herijking normaal gebeuren?

Ten slotte, alhoewel men een positieve ademtest steeds kan aanvechten, is de rechtsonzekerheid nu wel groot. Wat is men van plan om dat te vermijden? Gebeuren er momenteel controles met niet-correct geijkte toestellen?

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik zal met de deur in huis vallen. Het is mijn mening dat het ijken van dergelijke toestellen beter wordt toevertrouwd aan verschillende instellingen. De reglementering ter zake zou moeten worden aangepast, zoals ook op andere vlakken is gebeurd door de markt een stukje open te gooien.

In de huidige stand van de wetgeving en reglementering, waarover het College van procureurs-generaal waakt, is een conflict ontstaan, doordat in een overgangperiode een privéfirma, de leverancier, in een situatie is gekomen waarbij die zelf ijkte wat ze leverde. Er werd geijkt met het materiaal van de leverancier, al dan niet in aanwezigheid van ambtenaren van de verantwoordelijke FOD Economie.

Er werd ter zake een proces aangespannen. Op 20 september jongstleden werd in kort geding een uitspraak gedaan. Volgens die uitspraak moet men in de huidige stand van zaken het koninklijk besluit van 18 februari

1991 volledig volgen. Er is geen enkele wettelijke reden om dat niet te doen. Het betekent dat de ijkingverificaties door het BIVV moeten gebeuren.

Op het niveau van de wettelijkheid is er vandaag wellicht geen andere optie verdedigbaar. Vandaar dat ik zeg dat men de reglementering zou moeten aanpassen, zoals dat ook op andere terreinen is gebeurd.

De tweede vraag handelde over de aantallen. Aangezien alle toestellen door het BIVV moeten worden geijkt, dienen ook de toestellen die bij de fabrikant werden geijkt voor herijking aan het BIVV worden verzonden. Het zou gaan over een 1.200 stuks. Daarnaast zijn er nog 500 van die toestellen die voor de eerste ijking aan het BIVV worden voorgelegd. Men is nu aan het werken aan een tempo van een dertigtal toestellen per dag. Men werkt ook op zaterdag. De ministers van Binnenlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit leggen een zekere druk op, zodat het tempo wordt aangehouden. Op die manier kan geen twijfel rijzen over de controle mogelijkheden van de politiediensten.

In antwoord op de derde vraag wijs ik erop dat er in het huidige koninklijk besluit van 18 februari 1991 van een herijking per jaar, dus elke twaalf maanden, sprake is. Het is het herijken dat vele zones niet meer hebben gedaan, omdat zij een nieuwe aankoop deden. De nieuwe aankoop bleek dan niet de juiste ijking te hebben gehad, waardoor wij nu een inhaaloperatie moeten doen.

Mijnheer De Padt, in antwoord op uw vierde vraag merk ik op dat er onzekerheid is. Het College van procureurs-generaal heeft afgeraden dat de ademanalysetoestellen die niet door het BIVV worden geijkt, door de politiediensten worden gebruikt. Voor zover ik weet, worden voornoemde instructies door de verschillende parketten goed nageleefd. Over de kwestie zijn ook bijzondere omzendbrieven geweest.

De huidige controles met toestellen die door het BIVV werden geijkt, kunnen dus niet aan de orde worden gesteld. Belangrijk is dan ook erop te wijzen dat controles met niet door het BIVV geijkte ademanalysetoestellen geen automatische nietigheid van de vervolging impliceren.

Dit is immers het gevaar. Als iemand de resultaten wil betwisten, kan dat altijd, zelfs met geijkte toestellen. Met niet-geijkte toestellen staat de betwistende partij iets sterker om het wantrouwen van de rechter te wekken. De rechter stelt dan een expert aan, die het materiaal controleert. Negen kansen op tien is het materiaal in orde en betaalt de betwistende partij de expertise.

Het is dus een enorm risico om de resultaten van ademanalysetoestellen te betwisten. Vooral als een betrokkene weet dat hij had gedronken, zou ik niemand aanraden om de resultaten te betwisten. Ik zou enkel de chauffeurs die echt nuchter waren, aanraden om de resultaten te betwisten, indien zij ooit hebben moeten blazen en het proces-verbaal toch tekenen.

In alle eerlijkheid, een betrokkene weet heel goed of hij al dan niet heeft gedronken, tenzij hij zoveel heeft gedronken dat hij niet meer weet dat hij heeft gedronken.

05.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik ontwaar een zeker pleidooi bij u om het beroep van advocaat in het gedrang te brengen. Immers, precies zij zijn er om in bepaalde gevallen bepaalde leemtes in de wetgeving te detecteren.

05.04 Minister Renaat Landuyt: Ik ben ook penalist en ben dat altijd geweest. Niettemin heb ik het lastig met het feit dat de prijs van de nietigheid altijd de vrijspraak van een misdadiger kan zijn.

05.05 Guido De Padt (VLD): Dat is juist. Daarin hebt u grotendeels gelijk. Anderzijds bestaat er momenteel – daarvan bent u zich blijkbaar bewust – op het veld enige onzekerheid, vooral bij hen die de analyses moeten afnemen. Zij doen het werk, maar zijn niet zeker dat het gevolgen zal hebben.

In die zin is uw antwoord een verduidelijking, ook voor de mensen die op het veld werkzaam zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "la nécessité d'adopter des mesures afin d'empêcher les déplacements en avion lorsque d'autres modes de transport peuvent fournir un service

satisfaisant" (n° 12989)

06 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de nood aan maatregelen ter voorkoming van vlieggreizen wanneer andere takken van vervoer een bevredigend niveau van dienstverlening kunnen bieden" (nr. 12989)

06.01 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la récente décision du ministre wallon de la Politique aéroportuaire et de l'Énergie, André Antoine, d'interdire une liaison aérienne devant rallier l'aéroport de Charleroi à celui de Liège, avant envol vers Casablanca, a mis en évidence le fait qu'il existe des liaisons aériennes très courtes dans notre pays. Dans ce cas-ci, il s'agit d'un vol de moins de 85 kilomètres. L'utilisation de l'avion sur de si courtes distances est contraire à l'intérêt général car il génère bien plus de gaz à effet de serre que n'importe quel autre moyen de transport alternatif. Dans le cas qui nous occupe, on estime que l'émission de gaz à effet de serre est de sept à dix fois supérieure à un autre mode de transport.

En votre qualité de ministre de tutelle de la Direction générale du transport aérien, je souhaiterais connaître les mesures que vous entendez prendre pour que l'impact environnemental soit pris en compte dans le cadre de l'attribution des autorisations de vol, ce que permet d'ailleurs l'article 9 du règlement européen du 23 juillet 1992.

Pourriez-vous nous confirmer que vous prendrez des mesures afin d'empêcher que des liaisons à très courtes distances aient lieu à l'avenir à partir d'aéroports belges?

En outre, je souhaiterais savoir si vous entendez aborder la question, en concertation avec vos homologues régionaux, avec M. le commissaire européen Barrot à un prochain Conseil européen des ministres des Transports afin d'obtenir l'adoption de toutes les mesures indispensables pour favoriser les moyens de transport les moins polluants sur des courtes distances et éviter l'utilisation de l'avion lorsque d'autres modes de transport peuvent fournir un service satisfaisant.

Je vous remercie.

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, il est généralement admis que, dans la mesure où tant le transport aérien que le transport terrestre sont optimisés, le transport aérien génère plus de gaz à effet de serre. Cette constatation vaut en particulier pour des distances courtes pour lesquelles le transport aérien entre en concurrence avec le transport terrestre.

Le règlement européen 2408/92 du 23 juillet 1992 s'applique au territoire et à l'espace aérien de l'Union européenne. Il est conditionné par une procédure assez lourde et requiert une réglementation nationale qui, en Belgique, ressortit à la compétence de plusieurs départements fédéraux et régionaux. Il est toutefois possible, et à mon avis souhaitable, de produire l'effet que je juge nécessaire par une réglementation nationale explicitement basée sur la seule mobilité et par laquelle un certain courant de trafic serait optimisé en laissant implicite toute question environnementale.

Un projet d'arrêté royal en exécution de la loi de 1937 réglementant la navigation aérienne (une loi-cadre) a déjà été préparé et mis à la discussion, tant sur sa conception que sur les options prises pour définir notamment son applicabilité aux avions à partir d'un poids moyen et exécutant des vols commerciaux sur des distances inférieures à 150 kilomètres à partir et/ou à destination d'un aéroport belge. Pareil arrêté ne serait pas soumis à certaines vicissitudes internationales et nationales.

Troisièmement, l'article 9 du règlement européen précité s'inscrit dans la subsidiarité où je préfère qu'il reste. J'emploierai toutefois les moyens disponibles pour que mes collègues au Conseil européen n'en restent pas ignorants. En résumé, nous ferons en sorte de ne plus autoriser des vols de moins de 150 kilomètres en Belgique.

06.03 **David Lavaux** (cdH): C'est une bonne nouvelle, monsieur le ministre. J'espère que l'arrêté royal sera d'application le plus tôt possible.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Koen Bultinck aan de minister van Mobiliteit over "de inzet van B-Hunters voor controles op zee" (nr. 13031)

07 Question de M. Koen Bultinck au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de B-Hunter au-dessus de la mer pour effectuer des contrôles" (n° 13031)

07.01 Koen Bultinck (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, het gebeurt waarschijnlijk niet elke dag dat een collega uit uw eigen kustprovincie u even lastigvalt met uw bevoegdheid over de Noordzee. Het risico is wel degelijk reëel dat men vergeet dat u ook voor dat domein bevoegd bent. Daarom wil ik u als inwoner van de kustprovincie even lastigvallen met een vraag over de fameuze olielozingen en de controles op zee dienaangaande.

De overheid richt sinds 1991 een aantal controlevluchten in die te veel illegale olielozingen op zee moeten verhinderen. Het basistoezicht, dat vanuit Oostende gebeurt, telt grosso modo 250 uur per jaar. U zult zich herinneren dat u bij uw aantreden als minister van de Noordzee duidelijk gesteld hebt dat dat onvoldoende was en dat men in afspraak met het ministerie van Landsverdediging naar een oplossing zou zoeken.

Ik kom nu zeer concreet aan mijn vraag. Destijds kwamen de fameuze B-Hunters, onbemande vliegtuigjes, aan de horizon. Landsverdediging beschikt over 18 van die vliegtuigjes. De afspraak was dat er drie gestationeerd zouden worden in Koksijde. Die zouden dan worden ingezet om te verhinderen dat gewetenloze kapiteins hun olietanks zomaar op zee zouden kunnen kuisen.

Mijnheer de minister, voor zover mijn inlichtingen strekken, worden die vliegtuigjes op dit ogenblik zelfs niet eens ingezet om die illegale lozingen op zee te gaan vaststellen en te gaan controleren. Er zijn nogal wat geruchten - in een aantal gevallen zijn de berichten sterker dan een gerucht - dat die onbemande vliegtuigjes zouden rondvliegen in Congo. Daarom wilde ik u treffen met een aantal vragen.

Kunt u inderdaad bevestigen dat of verduidelijken waarom die B-Hunters, zijnde de drie specifieke toestellen die vanuit Koksijde zouden opereren, op dit moment niet of onvoldoende gebruikt worden voor de controles naar olielozingen?

Waarvoor worden ze dan op dit moment wel ingezet?

Als uit uw antwoord blijkt dat dat zo is, is het dan niet nodig om de eerdere afspraken dienaangaande tussen uw collega van Landsverdediging en uzelf te herzien? U zult zich net als ikzelf ongetwijfeld zeer levendig de beelden herinneren waarop u beiden in december 2005 graag poseerden en actief op het terrein verschenen in Koksijde om de fameuze eerste test te komen voorstellen. Het zou toch jammer zijn dat bij deze andermaal blijkt dat het bij aankondigingpolitiek is gebleven.

07.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega, in de regering is inderdaad beslist om de toestellen in te zetten in Congo in de periode voor de testvluchten, waardoor de testvluchten die gepland waren voor augustus uitgesteld zijn. Mogelijks zullen ze nog dit jaar gebeuren, als het weer het toelaat.

07.03 Koen Bultinck (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank uiteraard de minister voor zijn antwoord. Het is een zeer kort en sec antwoord. Het was zeer helder en zeer bevattelijk.

Mijnheer de minister, ik vrees dat ik het dossier zal moeten blijven opvolgen als inwoner van de kustprovincie. Ik zal ook eerstdaags uw collega van Landsverdediging over dezelfde problematiek ondervragen. Ik kan aannemen dat er daarvoor een aantal goede argumenten zijn.

Het kan echter niet dat ministers - ook dit wordt andermaal bewezen - op het terrein verschijnen einde 2005 om in volle glorie te komen verkondigen dat ze iets gaan doen aan de problematiek van de olievervuiling, terwijl het, als het op concrete uitvoering aankomt, fout loopt.

Mijnheer de voorzitter, het wordt ongetwijfeld vervolgd. Ik zal als parlementslid uit de kustprovincie het dossier van naderbij op de voet blijven volgen.

07.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer Bultinck, ik geef een kleine tip: u moet steeds verder kijken dan de foto's van een aankondiging. Het gaat hier over militair materiaal waarvan vanaf het begin gezegd werd dat

de resterende inzetcapaciteit zou aangewend worden voor het zoeken naar olievlekken. Dat is toch een goed gebruik van overheidsmiddelen?

07.05 Koen Bultinck (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik ging ervan uit dat er een duidelijke formele afspraak was tussen Landsverdediging en in dit geval uw bevoegdheid voor de Noordzee.

Wij hebben er achttien vanuit Landsverdediging. We stellen er drie ter beschikking die in Koksijde worden gestationeerd en die in theorie alleen die opdracht moeten vervullen, met name de controle op olielozingen.

Ik heb de indruk dat er ofwel iets misloopt met uw afspraak met Landsverdediging ofwel dat die iets minder duidelijk was in de feiten dan in de perceptie? We moeten dat nakijken.

07.06 Minister Renaat Landuyt: De volgende keer zal ik de pers vragen om de foto kleiner te maken en de tekst duidelijker.

07.07 Koen Bultinck (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, dit wordt ongetwijfeld vervolgd. Het lijkt me immers te mooi om te laten liggen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de afmetingen van vrachtwagens voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 13106)

08 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les dimensions des camions de transport exceptionnel" (n° 13106)

08.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de Ministerraad over veilig vrachtvervoer van 7 juni 2006 heeft de regering beslist om de maximale toegelaten hoogte voor uitzonderlijk vervoer op het Belgische wegennet te verhogen van 4 naar 4,3 meter, 30 centimeter hoger. De wegbeheerders zullen door middel van signalisatie aangeven waar de effectieve hoogte minder dan 4,5 meter bedraagt.

Op mijn mondelinge vraag van 12 juli 2006 betreffende het uitzonderlijk vervoer antwoordde u, ik citeer: "Dat de beslissing van de regering om de hoogte van het vervoer op 4,3 meter te brengen een invloed zou kunnen hebben op de manier van interpreteren van de bewuste artikelen 46 en 48 van het reglement". Daarbij verklaarde u zich bereid om, ik citeer opnieuw: "naar aanleiding van mijn vraag en de genomen regeringsbeslissing de interpretatie naar u toe te trekken".

In de beleidsnota "Mobiliteit" van 31 oktober 2006 staat, ik citeer opnieuw: "In overleg met de Gewesten zal onderzocht worden of de maximale hoogte kan worden opgetrokken van 4 naar 4,3 meter. Indien niet mogelijk zullen andere formules onderzocht worden die highcube containers uit het uitzonderlijk vervoer halen".

Mijnheer de minister, met deze formulering wekt u de indruk nog te willen terugkomen op de eerder genomen regeringsbeslissing om de hoogte op te trekken tot 4,3 meter. De VLD wil nogmaals beklemtonen dat de huidige situatie voor rechtsonzekerheid en economisch verlies zorgt bij belangrijke transportondernemingen. Bovendien zorgt de huidige interpretatie van de wetgeving voor bijkomende druk op het milieu en de verkeersveiligheid vermits de transportvolumes met meer voertuigen moeten worden vervoerd.

Ik kom tot mijn vragen.

Wat is de huidige stand van zaken? Is de beslissing om de maximale hoogte voor uitzonderlijk vervoer op te trekken van 4 naar 4,3 meter definitief?

Werd reeds advies van de Gewesten ingewonnen? Zo ja, wat is de inhoud? Binnen welke termijn zult u de aangepaste richtlijn of instructie aan de administratie meedelen?

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, de huidige beslissing zit momenteel middenin een betrokkenheidsprocedure. De huidige stand van zaken is dat de Gewesten advies hebben uitgebracht. Het Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben een negatief advies uitgebracht. Het Vlaamse Gewest heeft een positief advies uitgebracht.

De kwestie werd verder besproken op een interkabinettenwerkgroep met de Gewesten inzake de maatregelen van de themaministerraad van 7 juni in verband met het veilig vrachtverkeer. Het Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben hun reserves herhaald. Het Vlaamse Gewest heeft zijn standpunt genuanceerd. Nu wordt een eventuele verhoging tot 4,2 meter overwogen omdat dit de minimale hoogte is van de highcubes.

Met andere woorden, men is aan het marchanderen en ik zal de knoop moeten doorhakken.

08.03 **Guido De Padt** (VLD): ... vooralsnog werk maakt van de regionalisering van de verkeerswetgeving.

08.04 Minister **Renaat Landuyt**: Dat is waar.

08.05 **Guido De Padt** (VLD): Hieruit blijkt dat er in de drie Gewesten verschillende meningen bestaan. Waarschijnlijk rijdt er minder vrachtvervoer op de Waalse wegen en is dat de reden waarom men daarvoor niet zoveel oog heeft. Wij rekenen op uw wijsheid en gezag om via een gulden middenweg een oplossing te vinden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "uitzonderlijke transporten van ondeelbare stukken" (nr. 13107)**

09 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les transports exceptionnels de pièces indivisibles" (n° 13107)**

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb nog een vraag over de uitzonderlijke transporten. We hebben daarover al meermaals vragen gesteld.

Er is een ontwerp van koninklijk besluit klaar dat eindelijk concrete invulling zal geven van de artikelen 48 en 59.5. van de wegcode. Ook de sector is vragende partij voor dat koninklijk besluit.

Een van de meest essentiële elementen van het ontwerp van koninklijk besluit is het feit dat men een retributie zal heffen op de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer. Een heffing waartegenover zou staan dat er een gegarandeerde termijn van vijf of tien dagen zou worden gerespecteerd. Dat is volgens mij een positieve zaak.

Het ontwerp van koninklijk besluit blijft evenwel hangen omwille van bezwaren van de Gewesten. Er zouden bevoegdheidsconflicten zijn. Vanuit de Gewesten zou de stelling worden gehanteerd dat dit eigenlijk tot de gewestelijke bevoegdheid behoort. Naar verluidt zou om een advies van de Raad van State zijn gevraagd. Tot op heden is daarvan niet veel bekend.

Mijnheer de minister, ik wil u daarom vragen of u wat meer duidelijkheid kunt verschaffen. In de sector is er wat ongerustheid.

Zit het koninklijk besluit inderdaad geblokkeerd omwille van die bevoegdheidsbetwistingen? Is dit van invloed op de termijn binnen dewelke de vergunningen worden uitgereikt?

Meer in het algemeen wil ik u vragen wat de stand van zaken is met betrekking tot het koninklijk besluit.

09.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, zoals u zegt, blokkeert de Vlaamse regering dit dossier. Het is overigens niet het enige dossier.

Het Vlaams Gewest heeft de bevoegdheid van de federale overheid betwist. Daarom werd beslist om

voorafgaand aan verdere besprekingen om een advies van de Raad van State inzake de bevoegdheidskwesties te vragen. De Raad van State heeft advies verleend en samengevat komt dat advies erop neer dat de reglementering inzake uitzonderlijk vervoer wel degelijk een federale bevoegdheid is. Dat moet dus ook worden geregionaliseerd.

Aangezien de bevoegdheid echter zo nauw aansluit bij die van de Gewesten als wegbeheerder zouden de verschillende bepalingen beter in een samenwerkingsakkoord worden geregeld dan bij koninklijk besluit. Dat is de ideale methode om niets te beslissen.

Dat advies werd opgevolgd en een nieuw ontwerp van koninklijk besluit en van samenwerkingsakkoord werden aan de Gewesten voorgelegd ter bespreking in een werkgroep. Dat zou morgen gebeuren.

Wat uw tweede vraag met betrekking tot de invloed op de termijn betreft, gaan de besprekingen met de Gewesten verder. Ik hoop vóór het einde van het jaar een akkoord te bereiken met de Gewesten.

Ondertussen, en tot zolang de nieuwe reglementering niet in werking is getreden, is de huidige procedure van kracht en zal mijn administratie zorgen voor de aflevering van de vergunningen binnen de kortst mogelijke termijn.

Voor een duurzame verbetering van de dienstverlening inzake de Vergunningen Uitzonderlijk Vervoer zal de nieuwe reglementering echter nodig zijn. Ik hoop dat u al uw invloed op de Vlaamse regering aanwendt.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Is het advies van de Raad van State beschikbaar? Het lijkt mij wel interessant om de inhoud daarvan eens van dichtbij te bekijken. Ik ben ervan overtuigd dat een regionalisering wellicht nodig is voor een duurzame verbetering van de diensten aan het uitzonderlijk vervoer. Dit heeft volgens mij vooral te maken met de meer dan nauwe betrokkenheid van de wegbeheerders.

De **voorzitter**: In 2007.

09.04 Minister Renaat Landuyt: Als u alles afhankelijk maakt van de regionalisering zal het allemaal nog lang duren.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.18 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.18 heures.*