

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 16 JUNI 2008

Namiddag

---

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

du

LUNDI 16 JUIN 2008

Après-midi

---

La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. François Bellot.  
De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

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

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

**01.01** Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, mes statistiques sont françaises car c'est en France qu'on a étudié le phénomène. Un conducteur interrogé sur trois admet connaître cette impression et quatre pour cent d'entre eux avouent avoir évité de peu l'accident. Ce n'est donc pas anodin: si la somnolence vient s'ajouter à l'inattention, on peut imaginer le danger.

Monsieur le ministre, existe-t-il des statistiques similaires pour la Belgique qui pourraient nous éviter de recourir à des comparaisons avec la France? Comment ce phénomène est-il abordé chez nous? Y a-t-il lieu de sensibiliser les automobilistes? L'État peut-il mener une action en la matière?

**01.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Crucke, il n'existe pas en Belgique de chiffres sur l'incidence de la somnolence dans les accidents de la route. Les études laissent supposer dans une estimation prudente que ce chiffre se situe entre 10 et 20%. Quelque 25% des accidents unilatéraux seraient imputés à la somnolence. Après l'alcool, la vitesse et la distraction, la somnolence est la cause la plus importante d'accidents de la route et un facteur de sécurité à peine connu.

Il est un fait que la fatigue diminue la vigilance et le niveau de performance et accentue les effets de l'alcool. Les conducteurs nient presque toujours qu'ils se sont endormis. La fatigue ne laisse pas de trace dans un accident et, dans la plupart des cas, il faut la déduire des circonstances. C'est pourquoi la police peut imputer un accident à la fatigue quand aucun autre facteur ne peut être isolé.

Pour les chauffeurs professionnels, il existe des critères médicaux concernant la somnolence, l'apnée du sommeil et la vigilance. Sur la base de déclarations personnelles lors de l'examen médical, le médecin peut évaluer la suite à donner. Il est clair aussi que le respect des temps de conduite et de repos par les chauffeurs de poids-lourds et d'autocars contribue à la prévention de la somnolence au volant.

De ces prémisses, je conclus qu'il faut en premier lieu une plus grande sensibilisation des conducteurs au problème de la fatigue au volant. Je crois qu'il faut impliquer dans ce processus les organisations professionnelles de transporteurs. Je demanderai à l'Institut belge pour la sécurité routière d'étudier cette question et de développer un plan d'action et une stratégie de communication et de sensibilisation adaptée et orientée sur la somnolence au volant.

La campagne française "Somnolence au volant: posez-vous" que vous connaissez bien, vu que les chiffres que vous avez cités proviennent de l'étude l'accompagnant, pourrait être pour nous un excellent exemple.

**01.03** Jean-Luc Crucke (MR): Je remercie le ministre pour sa réponse qui me satisfait. C'est un domaine à

défricher. Si l'exemple vient de la France, c'est une raison d'espérer.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**02.01** Jean-Luc Crucke (MR): Ma question relaie un communiqué de l'Union des villes et communes de Wallonie qui s'inquiète du premier paquet et du phénomène de dépenalisation des amendes de roulage, accompagné d'un transfert vers les Régions. En fait, la manne budgétaire mise à la disposition des communes par le Fonds fédéral de la sécurité routière est de 32 millions d'euros, un montant important. La première crainte est que cette somme soit perdue, au détriment d'investissements souvent très utiles. En outre, l'Union des villes et communes pense également qu'en "communalisant" les petites infractions de roulage, on ferait jouer aux communes un rôle qui n'est pas le leur, à savoir traiter ces affaires de roulage que l'Union évalue à dix mille par an.

Premièrement, confirmez-vous ces deux chiffres, celui du volume budgétaire et celui des infractions visées de classe 1 et 2? Peut-on envisager d'éventuelles recettes compensatoires? Ne craignez-vous pas qu'une dérive transforme à l'avenir les communes en véritables tribunaux? Je constate en ma qualité de bourgmestre que l'automobiliste a tendance à venir voir son bourgmestre pour protester quant à l'emplacement du radar qui l'a flashé. La proximité est si grande que des éléments psychologiques jouent. La crainte de l'Union des villes et communes concerne des risques de banalisation des infractions, la perte d'une certaine distance et du point de vue objectif que requiert le fait de sanctionner une infraction.

**02.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Crucke, tout d'abord, il faut distinguer les deux questions: d'un côté, le Fonds de la sécurité routière, de l'autre la dépenalisation des amendes de la première et de la deuxième catégorie.

La loi-programme qui a été votée il y a quelques semaines prévoit effectivement une modification de la loi sur le Fonds de la sécurité routière. Pour 2008, les zones de police vont avoir les mêmes montants qu'en 2007, à la condition que la somme disponible soit la même qu'en 2007. Le chiffre provisoire pour 2008 est de 93 millions, tandis que le montant pour 2007 était de 98 millions. Si ce chiffre se confirme, cela signifie une légère baisse par rapport à l'année passée.

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

D'un autre côté, la proposition de loi sur la réforme de l'État prévoit la dépenalisation régionale pour les infractions de catégorie 1 et 2 et pour les excès de vitesse ne dépassant pas 30 km/h, ce qui veut dire qu'à partir de 2010, les Régions peuvent adopter une législation sur les amendes administratives d'application sur les infractions que je viens de citer et peuvent donc percevoir elles-mêmes les revenus de ces amendes.

Il est difficile de calculer exactement le total des revenus de ces amendes bien qu'environ 80% du Fonds de la sécurité routière est composé des revenus de ces infractions engrangés par perception immédiate. À ce moment, le Fonds ne sera alimenté que par les amendes pour les infractions du troisième et du quatrième degré et des infractions de vitesse de plus de 30km/h. À ce moment-là, monsieur Crucke, la logique de la régionalisation doit jouer. Si les Régions veulent plus de compétences en matière de sécurité routière sur le plan du comportement routier et des contrôles, elles ne peuvent jouir des bénéfices financiers sans en assumer les responsabilités et les charges qui en découlent.

À mon avis, les Régions ont tout intérêt à soutenir une police zonale performante qui soit en mesure de remplir les objectifs régionaux en matière de sécurité routière. Vous n'oublierez pas que les zones de police sont gérées par les communes, notamment par les collèges et les conseils de police qui sont responsables

de l'équilibre financier de la zone de police. C'est dans l'optique de la tutelle communale que les Régions sont également appelées à intervenir. Il est difficile dans ce contexte de parler d'une "communalisation" de la justice, pas plus et pas moins qu'actuellement. En outre, ce transfert doit être considéré comme une bonne affaire pour la gestion des problèmes locaux en matière de prévention et de répression en général.

**02.03 Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse, qui a le mérite d'être claire, mais qui ne rassurera pas l'Union des villes et communes wallonnes. Elle a déjà écrit que la voie empruntée, dans laquelle vous persistez, est un accord gouvernemental, un compromis à la belge.

Votre réponse est intéressante et importante car elle permet, dès aujourd'hui, de responsabiliser les pouvoirs régionaux. Entendons-nous bien, il n'y aura pas d'excuse pour ces derniers de ne pas avoir fait en sorte que le suivi apporté à cette législation soit gérable au niveau économique. Malgré ce que vous avez dit, je crains que les communes soient une fois de plus appelées à remplir des missions pour lesquelles elles ne sont pas toujours suffisamment outillées. Ce débat devra intervenir entre les Régions et les communes, chat échaudé craignant l'eau froide. En tant que bourgmestre, je sais qu'on demande aux communes de faire beaucoup de choses, sans pour autant y mettre les moyens, et qu'on leur demande aussi de se serrer la ceinture pour d'autres qui dépensent plus. Je pense qu'il n'est pas possible de faire tout cela en même temps.

Selon moi, il n'est pas possible de faire tout cela en même temps. J'espère que mes propos de ce jour se révéleront être inexacts mais je préfère les tenir à temps.

**02.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Crucke, la responsabilité première revient aux Régions et, à l'intérieur de celles-ci, aux rapports qu'elles ont avec les communes.

Sur ce plan, force est de constater que certaines communes sont très vigilantes, très sévères, qu'elles demandent à la Région d'intervenir pour que la sécurité sur leur territoire soit maximale, tout au moins sur les routes où les dangers d'excès de vitesse sont réels. D'autres communes mènent une politique de laisser-aller, etc. Un accord clair et sans équivoque doit intervenir entre les responsables régionaux et les responsables communaux.

Il est un fait certain qu'au fur et à mesure qu'il y aura une prise de conscience des responsables communaux du fait que non seulement il y va de la sécurité du transport dans leur commune mais en outre, qu'en fonction des excès constatés, cela leur donne les arguments nécessaires au développement de leur zone policière, ils agiront dans le sens voulu par les personnes responsables de la sécurité routière.

**02.05 Jean-Luc Crucke** (MR): J'ai parfaitement compris la logique du ministre. Je la respecte.

Pour vivre dans une Région qui s'appelle la Région wallonne, j'ai parfois quelques craintes sur la manière dont les choses sont appliquées mais ce débat n'aura plus lieu ici. Il devra être tenu en d'autres endroits.

**02.06 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Au niveau régional.

**02.07 Jean-Luc Crucke** (MR): N'empêche que sur un plan plus intellectuel, philosophique, on pourra peut-être un jour encore en débattre. Vous indiquez que certaines communes sont plus sévères que d'autres. C'est vrai. Mais je peux vous assurer que pour certains dossiers dans lesquels il y a eu mort d'homme, des accidents à répétition, il a fallu des dizaines de lettres parfois à la Région avant que les choses bougent. Quand la presse vient, on bouge un peu plus vite!

**02.08 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: D'autres bourgmestres réagissent beaucoup plus vite.

**02.09 Jean-Luc Crucke** (MR): Sans doute pas. Plus vite que moi, c'est impossible!

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

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

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

**03.01 Xavier Baeselen (MR):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je voudrais vous interroger, de manière brève et précise, sur l'application de l'article 21 relatif à la circulation sur autoroute qui prévoit, en réalité, deux types de restrictions. D'une part, un véhicule qui circule sur autoroute doit être techniquement capable d'atteindre 70 km/h en palier. D'autre part, il ne peut descendre en dessous de cette vitesse sauf signalisation particulière. S'il est vrai que les excès de vitesse sont dangereux – ceux-ci doivent être poursuivis et contrôlés –, il n'en reste pas moins qu'un véhicule qui roule trop lentement sur autoroute constitue également souvent un danger.

Monsieur le secrétaire d'État, des moyens sont-ils mis en œuvre pour faire respecter cette vitesse minimale sur autoroute? Lesquels? Existe-t-il des statistiques quant aux infractions éventuellement constatées en la matière?

**03.02 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Baeselen, la constatation du non-respect de la vitesse minimale sur autoroute est du ressort de la police fédérale. À mon grand regret, il n'existe apparemment pas de moyen spécifique pour la constatation de ce type d'infraction qui se réalise la plupart du temps visuellement, à l'occasion de contrôles routiers. Le système PROVIDA, qui consiste en une vidéo caméra embarquée à bord d'un véhicule anonyme, est le système qui peut être employé à cet effet. Malheureusement, je dois reconnaître qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas de statistiques à propos de ce type d'infraction.

**03.03 Xavier Baeselen (MR):** N'en disposez-vous pas? La police fédérale ne dispose-t-elle pas non plus de statistiques?

**03.04 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Nous n'en disposons pas car la police fédérale elle-même n'en a pas.

**03.05 Xavier Baeselen (MR):** Cela ne sert donc à rien que j'interroge le ministre de l'Intérieur sur le même sujet. Lui non plus ne disposera pas de statistiques. Il reste néanmoins nécessaire de contrôler l'accès aux autoroutes pour ces véhicules qui roulent trop lentement, provoquant ainsi parfois des accidents. Si j'ai bien compris, le seul système en vigueur actuellement consiste à suivre ces véhicules lents avec un véhicule banalisé qui a à bord une vidéo.

**03.06 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Effectivement!

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

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

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

**04.01 Jean-Luc Crucke (MR):** Monsieur le ministre, un quotidien a précisé dans un entrefilet qu'en Belgique, 250.000 véhicules disparaissent chaque année. Le phénomène n'est en soi pas banal. Il serait principalement dû au mode d'enregistrement de la DIV. En fait, il s'agirait de véhicules illégalement exportés, soit équipés de fausses plaques d'immatriculation. Si on identifie correctement le conducteur, on n'identifie pas le véhicule en tant que tel.

Ces chiffres sont-ils confirmés par votre administration? Dans l'affirmative, quelles sont les mesures prises pour procéder à l'identification du véhicule? Cette situation n'est-elle pas censée générer la prise de mesures pour éviter ce qui constitue non seulement une fraude sur le plan purement légal, mais surtout un risque lorsqu'on connaît l'utilisation des véhicules dont on perd la trace?

**04.02 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Monsieur le président, je dois d'abord nuancer quelque peu les données présentées par M. Crucke sur base d'un article de presse.

Il me semble que le chiffre de 250.000 véhicules disparus a été avancé par la presse, mais, apparemment, il s'agit de véhicules dont la plaque a été radiée et qui n'étaient plus réinscrits ultérieurement au nom d'un nouveau titulaire en Belgique.

Monsieur Crucke, vous savez que notre système est basé sur l'immatriculation au nom de la personne. La plaque identifie le titulaire et non le véhicule. Comme je viens de l'indiquer, si la plaque est radiée ou est attribuée à une nouvelle voiture du même titulaire, la DIV ne sait plus ce qui s'est passé avec l'ancienne voiture dont il est question. Le titulaire peut la vendre pour l'exportation, la garder dans son jardin et, statistiquement, il s'agit toujours d'une voiture qui a disparu.

À mon avis, il ne convient pas de tirer des conclusions alarmantes du fait de ces disparitions. On peut raisonnablement admettre que la plupart de ces véhicules sont soit démolis, soit exportés.

Il serait quand même préférable de pouvoir retracer un véhicule; ce serait un moyen d'éviter des fraudes ou des actes criminels, et de veiller à la sauvegarde de l'environnement par le recyclage.

C'est pourquoi mon administration développe actuellement le concept de "source authentique des véhicules": il permettra d'effectuer un suivi plus rigide et d'établir un lien plus clair et fiable entre le titulaire d'un véhicule et le véhicule lui-même.

Nous prévoyons la mise en œuvre de ce nouveau système pour 2010.

**04.03** **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour la clarté de sa réponse. Effectivement, si le rôle de la DIV est d'immatriculer un véhicule et d'établir un lien avec la personne titulaire, il est aussi important d'avoir une traçabilité de ces véhicules, non que je veuille lutter contre l'exportation de ceux-ci, mais si celle-ci n'est pas faite de manière volontaire et suivie, les véhicules censés se trouver à l'étranger sont finalement encore sur le territoire et utilisés à des fins totalement illégales.

Vous avez abordé ce problème de manière judicieuse. J'espère que 2010 verra la concrétisation des solutions que vous avez préconisées.

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

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

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

**05.01** **Marie-Martine Schyns** (cdH): Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur la gratuité des emplacements de parking pour les personnes handicapées. En effet, pour le moment, les personnes titulaires d'une carte de stationnement qui atteste leur handicap ne bénéficient pas d'office de la gratuité de stationnement partout.

La situation varie d'une commune à l'autre. Dans certaines, rien n'est prévu. Dans d'autres, il y a une durée de parking limitée et enfin, dans certaines autres, c'est la gratuité totale et illimitée, même dans les parkings souterrains.

Une enquête menée en 2006 a montré que sur 589 communes, 111 exigeaient le paiement d'une redevance. Parmi ces 111, 7 réclament le paiement partout et pour 3 d'entre elles, la redevance n'est pas réclamée lorsqu'il s'agit de places réservées aux personnes handicapées.

J'ai été plusieurs fois interpellée par des personnes à mobilité réduite qui sont très étonnées de la disparité des opérations. C'est en effet source pour elles de difficultés imprévisibles. On peut comprendre que pour une personne dont le handicap justifie qu'elle dispose d'une carte de stationnement, ce n'est pas facile de faire des allers et venues entre le véhicule et l'horodateur. De plus, ceux-ci sont placés à une certaine hauteur à laquelle toute personne qui se déplace en chaise roulante ne peut pas facilement accéder. Enfin, les divers règlements communaux empêchent les personnes moins valides de se déplacer en connaissance de cause avec l'assurance de savoir qu'elles pourront se garer en toute autonomie.

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

**05.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Schyns, il importe tout d'abord de préciser que la réglementation sur le stationnement ne s'applique qu'aux emplacements situés sur la voie publique et donc pas aux parkings payants établis sur des terrains privés ou dans des bâtiments privés.

Le Code de la route dispose expressément que les limitations de la durée de stationnement ne sont pas applicables aux véhicules conduits par les personnes handicapées qui utilisent la carte spéciale. Cette mesure offre déjà, selon moi, un avantage très important aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, la réglementation relative aux stationnements payants ne prévoit pas la gratuité générale en faveur des personnes handicapées détentrices de la carte spéciale de stationnement. En effet, ce sont les villes et les communes qui sont en grande partie compétentes et aussi responsables pour mener une politique de stationnement sur leur territoire, qui correspond le mieux aux aspirations et aux besoins locaux. C'est pourquoi le stationnement payant peut être réglementé quasi exclusivement par les communes.

Les villes et communes sont donc libres de décider d'accorder la dispense de paiement aux personnes handicapées qui utilisent la carte spéciale. Les modalités et conditions de stationnement doivent être mentionnées sur les parcomètres pour les horodateurs, ce qui permet, dès lors, de porter à la connaissance des intéressés si la gratuité leur est accordée ou non.

**05.03 Marie-Martine Schyns** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous dites que cette mesure ne s'applique pas à un terrain privé. Cela signifie que les parkings qui sont sur les terrains privés de la commune ne sont évidemment pas concernés par la réglementation sur la voie publique. Donc, dans les deux cas, qu'il s'agisse d'un terrain privé de la commune ou de la réglementation communale, nous nous retrouvons face à des disparités liées aux communes. Finalement, il appartient aux pouvoirs communaux de décider en la matière. Le fédéral n'a pas la possibilité d'homogénéiser...

**05.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame Schyns, personnellement, je n'imposerai en aucune façon quelque conduite que ce soit à une commune ou une ville. Ce n'est pas depuis Bruxelles que l'on sait déterminer ce qu'une commune ou une ville doit faire dans son propre intérêt.

Deuxièmement, tout dépendra bien sûr des conditions d'octroi de la concession par la ville ou par la commune aux concessionnaires. Si une réglementation ou des conditions particulières ont été établies avant l'octroi de cette concession, le concessionnaire doit les appliquer.

Vous comprenez bien que ce n'est pas au législateur ni au responsable de la Mobilité sur le plan national de dicter à la commune ce qu'elle doit faire en la matière. La subrogation et la compétence des responsables locaux doivent pouvoir jouer pleinement. On doit leur laisser le choix de la voie à suivre en fonction des circonstances et des conditions qu'ils peuvent eux-mêmes déterminer mieux que quiconque.

**05.05 Marie-Martine Schyns** (cdH): L'autonomie communale est évidemment chère à chacun et, je pense, à l'ensemble des mandataires au niveau communal ou autre. En l'occurrence, il s'agissait d'un public un peu particulier, à savoir les personnes à mobilité réduite. M. Crucke d'ailleurs a parlé précédemment dans d'autres domaines; il n'est pas évident – même pour les communes – d'harmoniser et d'avoir une règle plus générale. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

**05.06 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Les autorités fédérales respectent l'autonomie locale.

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

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie met betrekking tot de verkeersboetes" (nr. 5856)
- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verkeersveiligheid" (nr. 5851)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

over "het effect van boetes op het gedrag van de weggebruikers" (nr. 5929)

**06** Questions jointes de

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude relative aux amendes de roulage" (n° 5856)

- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité routière" (n° 5851)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'impact des amendes sur le comportement des usagers de la route" (n° 5929)

Le **président**: Mme Musin n'est pas présente.

**06.01** **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag heeft betrekking op het onderzoek van de KUL, weliswaar bij 173 personen – zoveel is dat niet – naar de impact van verkeersboetes op het gedrag van de weggebruikers. Uit dat onderzoek bleek dat er eigenlijk een drietal redenen zijn om de wegcode en de verkeersregels te volgen. Ten eerste om een boete te vermijden, ten tweede om een schuldgevoel te vermijden en ten derde omdat men de verkeersregels zelf belangrijk vindt, wat uiteraard meteen ook de belangrijkste reden is.

Uit het onderzoek blijkt ook dat weggebruikers die de verkeersregels volgen omdat ze bang zijn om een boete op te lopen, eigenlijk niet vaker worden bekeurd dan anderen. Ze houden zich dus min of meer aan de regels.

De automobilistenvereniging Touring heeft deze conclusie gebruikt om haar stelling te onderbouwen dat flitspalen als dusdanig niets uithalen omdat het gedrag daardoor niet wordt aangepast. Het BIVV daarentegen is een andere mening toegedaan, vandaar mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, volgt u het standpunt van Touring dat de bijdrage van flitspalen tot de verkeersveiligheid is beperkt? Zo ja, wat zijn de argumenten daarvoor, pro of contra?

Ten tweede, hebt u de studie zelf in uw bezit? Kunnen er dan nog bijkomende conclusies in deze commissie worden getrokken, die natuurlijk een impact hebben op het beleid?

Ten derde, ik heb al in de inleiding van mijn vraag gezegd dat het belangrijk is dat verkeersregels worden gedragen om een effectieve naleving ervan te kunnen garanderen. Hebt u al initiatieven genomen om dat verder te promoten?

Ten vierde, stel dat een van de conclusies zou zijn om de externe druk van controles bijkomend op peil te houden, zult u daartoe dan, samen met uw collega van Binnenlandse Zaken, initiatieven nemen?

**06.02** **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question porte exactement sur le même sujet, c'est-à-dire l'étude de la KUL dont le collègue David Geerts vient de résumer brillamment les principales conclusions. J'avais moi aussi été interpellée par ces conclusions.

En effet, les amendes n'encourageraient pas les usagers de la route à commettre moins d'infractions. Les auteurs de l'étude suggèrent donc aux responsables politiques de conscientiser davantage les usagers de la route en agissant sur leur comportement. Augmenter le montant des amendes implique davantage de contrôles. Implicite, il s'agit de trouver un équilibre.

Mes questions sont donc également: avez-vous pris connaissance de cette étude?  
Corrobo-re-t-elle d'autres données en votre possession?

L'impact de ces conclusions peut-il être pris en compte dans la politique de sécurité routière?  
Comment les prendre en compte?

La sensibilisation des usagers étant essentielle, les campagnes préventives de sécurité routière seront-elles intensifiées?

Personnellement, j'avais pensé à une idée similaire à la campagne actuelle concernant la propreté à Bruxelles-Ville: si l'on pouvait utiliser des personnalités ayant une crédibilité, voire une autorité reconnues, non seulement des célébrités, mais aussi des parents dont les enfants ont été victimes d'accidents de la

route, dont l'expérience personnelle et le témoignage pourraient s'avérer utiles dans ces campagnes de prévention. Peut-on envisager un tel type de campagne?

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

**06.03 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, comme la question de Mme Musin portait sur les mêmes points, c'est-à-dire l'étude, je donnerai une réponse globale.

Mijnheer Geerts, noblesse oblige: ik neem aan dat ik mij in de eerste plaats tot de dame van het gezelschap richt.

Tout d'abord, madame De Bue et monsieur Geerts, en Belgique, à ma connaissance, nous ne disposons malheureusement ni d'un centre ni d'une université chargés spécifiquement de l'étude de la psychologie de la circulation, si ce n'est au travers d'études incluses comme objets de la psychologie du comportement en général. Nous pouvons donc marquer un certain étonnement à l'apparition soudaine d'une pareille étude, basée sur la psychologie de la motivation avec, à première vue, des conclusions aussi médiatiques que controversées.

Une bonne lecture nous apprend qu'en fait, il existe deux sortes de moyens de motivation pour sécuriser le comportement routier: d'un côté, les moyens intrinsèques et, de l'autre, les moyens extrinsèques. J'avoue que c'est la première fois dans ma vie que je rencontre ce mot.

Depuis longtemps, nous savons qu'une personne spontanément motivée pour une conduite sûre adoptera une conduite sans infraction ou, en tout cas, en commettant moins d'infractions. Si quelqu'un tient compte des règles de conduite à cause de moyens externes, il respectera également des règles pour autant que soient réalisés des contrôles.

Selon les soi-disant conclusions, il nous faut, pour un comportement intrinsèquement sûr, de l'"éducation", c'est le terme anglais qui a été utilisé. Dans le deuxième cas, il nous faut de l'"enforcement", pour lequel les contrôles et les amendes n'ont qu'un effet temporaire. Il me semble qu'on a oublié l'aspect "engineering" qui constitue certainement aussi un facteur de motivation externe qui oblige les usagers de la route à respecter les règles, comme par exemple les ralentisseurs de vitesse qu'on appelle en Angleterre les "sleeping policemen".

Pour ma part, le comportement des autres usagers est souvent un facteur d'alignement majeur de son propre comportement, surtout chez les jeunes. Hélas, la culture de la circulation qui s'est installée donne plutôt le mauvais exemple. Mais il ne faut pas désespérer, j'y reviendrai.

On cite aussi le bon exemple que doivent montrer les célébrités, les VIP du sport, de la télévision ou de la politique. Je suis d'accord sur le principe, mais il faut trouver les bonnes personnes. Je prends les exemples de Tom Boonen, qui roule à 180 km/h là où la vitesse est limitée à 90 km/h, ou de François Sterchele, pour lequel on connaît la vitesse à laquelle il roulait lors de son accident.

Je ne vous donnerai pas d'autres exemples.

Nul ne contestera qu'il faut constamment tenter de motiver intrinsèquement les usagers de la route qui doivent savoir pourquoi les règles de conduite doivent être respectées, quels sont les risques encourus sur la route, mais aussi pourquoi les contrôles sont nécessaires.

Les campagnes de sensibilisation et de communication jouent, à mon avis, un rôle très important dans la motivation des usagers. Elles aident à instaurer une plate-forme sociale plus vaste pour des règles et des mesures de sécurité routière. Je pense notamment à des campagnes comme celles des "Bobs", du port de la ceinture de sécurité, relatives à la maîtrise de la vitesse en agglomération et les mesures prises en matière d'infrastructure ou de placement de radars automatiques. Les campagnes aident donc aussi à faire accepter les contrôles routiers et les sanctions pénales.

Des décennies de campagnes de sécurité routière - je pense ici notamment au placement des panneaux sur les autoroutes -, n'ont pas eu pour effet d'améliorer la sécurité routière dans notre pays ni ailleurs en Europe. Au contraire! Certes, l'éducation et la sensibilisation sont nécessaires, mais elles ne sont pas

suffisantes.

L'ergonomie de la route, c'est-à-dire l'adaptation des routes aux possibilités limitées des usagers, a été trop longtemps négligée. Cela a un rapport direct avec l'aménagement de notre territoire qui provoque trop de situations de conflits entre la fonction liée à l'habitat et la circulation routière.

Heureusement, les gestionnaires de voirie dont les Régions et les communes consentent aujourd'hui d'énormes efforts pour sécuriser la circulation au niveau des points noirs: les aménagements pour cyclistes, les piétons, les passages dans les centres habités, etc.

Je voudrais faire référence ici à la constatation qui est soi-disant faite, à savoir qu'une certaine partie du pays opterait pour la répression tandis que l'autre partie du pays opte pour plus de prévention et d'éducation.

Avec tout le respect que je vous dois, je dois vous préciser que c'est manifestement faux dans tous les sens.

Je sais qu'en Flandre on consacre beaucoup d'efforts et de moyens tant à l'éducation et à la sensibilisation qu'à l'installation de radars automatiques et à l'adaptation de la voirie. Les résultats en termes de diminution du nombre de victimes de la route sont là pour le démontrer.

Par ailleurs, la Wallonie a fait – il faut le reconnaître – un grand pas en avant cette dernière décennie en aménageant la voirie dans les milieux d'habitation et urbains. En ce qui concerne les radars automatiques, je suis persuadé que la Wallonie va assez vite rattraper son retard si j'entends bien mon collègue wallon responsable pour la sécurité routière.

La Région de Bruxelles l'a déjà compris en installant des caméras aux carrefours dangereux. La répression doit être comprise comme la meilleure prévention non pas pour faire payer et pour embêter les automobilistes mais justement pour éviter un comportement potentiellement dangereux.

Je voudrais également revenir sur l'étude relative à l'impact des amendes sur la motivation des usagers de la route, en insistant sur le fait que ce n'est pas l'importance de l'amende qui est en jeu mais bien le risque suggestif d'être pris, qui doit être basé sur un niveau de contrôle routier suffisamment présent. Je voudrais faire référence aux possibilités offertes par les mesures éducatives alternatives pour les auteurs d'infractions.

Il faut également souligner que tout le monde n'est pas susceptible d'être motivé intrinsèquement par le respect de chaque règle de conduite à n'importe quel moment ou endroit.

Certains, ceux qu'on appelle le noyau dur, ne pourront jamais se motiver eux-mêmes.

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

Men mag dan ook nog wel leren dat een bepaald gedrag de resultante is van een aantal cognitieve, psychomotorische en mentale processen, die ik hier kort kan beschrijven als zijnde het kennen, het kunnen en het willen, maar die voorbijgaan aan het feit dat men het in de praktijk ook nog moet doen. Als een bepaald gedrag zich op basis van externe factoren heeft geïnstalleerd en als dit maatschappelijk wordt gekaderd dan zal daaruit een duurzaam, veilig en sociaal gedrag voortvloeien.

U weet, mevrouw, mijnheer, dat de regering zich tot doel heeft gesteld om het aantal verkeersdoden te verminderen tot maximum 750 tegen 2010. Welnu, als wij op deze korte termijn van twee jaar, die ons nog restten, resultaten willen voorleggen, zullen er verhoogde inspanningen noodzakelijk zijn op het vlak van de handhaving van de controles en op het vlak van de communicatie naar de mensen die in het verkeer zitten. Beide componenten dienen volgens mij dan ook ten eerste te worden versterkt.

Monsieur le président, telle était ma longue réponse, mais elle méritait, je pense, d'être donnée au vu des études menées qui ne sont pas sans importance pour le comportement de nos conducteurs.

**06.04** **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Ik ben het eens met uw analyse in verband met de manier waarop het beoogde objectief, de daling naar

750, kan worden behaald tegen 2010. Ik denk inderdaad dat het een en-en-verhaal is: sensibilisering én controle.

De psychologie en de cognitieve resonantie, dat is natuurlijk veel moeilijker. U spreekt over kunnen, willen, en dan ook effectief doen. Op bijvoorbeeld gemeentelijk vlak zien we dat er in elke verkeerscommissie wel een vragende partij is om een zone-30 of een andere snelheidszone in te richten aan de eigen woonwijk, maar het is moeilijker om van diezelfde mensen een snelheidsbeperking elders afgedwongen te krijgen. Wie enkele jaren geleden 120 reed over de autostrade, werd voortdurend langs links en rechts voorbijgestoken. Dat is ondertussen eigenlijk al verbeterd. Ik denk dus dat we op de goede weg zijn aangaande de gedragenheid van het beleid. Dat zal volgens mij het meest belangrijke zijn om die ambitieuze doelstellingen te halen.

**06.05 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse assez complète et nuancée en ce qui concerne les résultats de cette étude qui, selon moi et comme vous l'avez aussi souligné, n'est peut-être pas tout à fait représentative. Du fait que les études sont peu nombreuses, ces conclusions ne peuvent pas être généralisées. Les mesures que prendra le gouvernement par rapport à l'objectif de 2015 vont dans le bon sens. Un bon équilibre est nécessaire entre une politique de sensibilisation et de communication mais aussi une politique de contrôle et de répression.

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

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

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

**07.01 David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag betreffende de veiligheidshamer. Ik heb een artikel gelezen waarin uw Nederlandse collega Eurlings een oproep heeft gedaan, en zelfs contact heeft opgenomen met de sector van de autoconstructeurs. In Nederland bleek dat ongeveer 80% van de wagens voorzien is van een veiligheidshamer. Er is ook een website "hulp bij auto te water", waarop filmpjes staan over het gebruik van de veiligheidshamer als men geklemd komt te zitten in de auto.

Ten eerste, zijn er in ons land cijfers bekend over het aantal veiligheidshamers in de wagens?

Ten tweede, wat is uw visie op het Nederlandse initiatief?

Ten derde, overweegt u om daaromtrent met de sector contact op te nemen of te laten opnemen?

**07.02 Staatssecretaris Etienne Schouffe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, ik stel vast dat u regelmatig uw mosterd in Nederland gaat halen. Dat is geen kritiek, dat is een vaststelling.

Ik beschik niet over cijfers die het aantal verkochte veiligheidshamers in België aangeven. Ik heb mij laten vertellen, of het juist is weet ik niet, dat in Nederland ongeveer 750 auto's per jaar in het water terechtkomen. Nederland ligt lager dan de zeespiegel. Daarbij zouden 50 à 60 doden vallen omdat de mensen hun auto niet tijdig kunnen verlaten.

Men gaat ervan uit dat de aanwezigheid van een veiligheidshamer op een goed bereikbare plaats en het gebruik ervan ertoe zal of zou – ik ben voorzichtig, mijnheer Geerts – bijdragen dat het aantal doden in dergelijke situaties ernstig zou kunnen worden verminderd.

Deze problematiek neemt in België niet helemaal dezelfde proporties aan als in Nederland, dat als een waterland kan worden omschreven. Bij ons worden er trouwens om die reden geen aparte statistische gegevens bijgehouden betreffende het aantal auto's dat in het water terechtkomt. Bovendien is moeilijk uit te maken in hoeveel gevallen het gebruik van een veiligheidshamer effectief tot gevolg zou gehad hebben dat men de auto kon verlaten zoals men dat wilde.

Er zijn natuurlijk wel nuttige tips te geven voor wie met zijn auto in het water zou belanden. Die komen dan ook af en toe aan bod in artikels of in televisie-uitzendingen zoals Kijk Uit. Blijkbaar moet men wachten tot de

auto volledig onder water is om de ruit of de deur te openen.

Ik ben uiteraard niet tegen zo'n veiligheidshamer die in bijna alle autoshops en garages te koop is. Men moet echter wel oog hebben voor het feit dat hij moet worden gemonteerd op een goed en gemakkelijk bereikbare plaats, zowel voor de bestuurder als voor de passagiers, en dat hij niet ergens mag rondslingeren, want anders wordt het eerder een gevaarlijk projectiel dan een hulpmiddel ingeval van nood.

Ik heb contact met Febiac laten opnemen. Snel contact met Febiac bevestigde mij dat de problematiek als niet relevant voor België wordt beschouwd, in tegenstelling met de vaststellingen die in Nederland worden gedaan. In Nederland voorziet zusterorganisatie RAI in de veiligheidshamer in het kader van de afleveringskosten van de wagen.

De slotsom is dus dat er blijkbaar niet dezelfde nood is en dat er in elk geval geen dwingende vraag van de sector is.

**07.03 David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt een aantal cijfers gegeven. Nederland heeft natuurlijk een andere geografie dan België. Het was mij alleen te doen om het feit dat ik niet zeker wist of door de sector de vraag werd gesteld. Uw antwoord in dat verband was heel duidelijk.

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

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

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

**08.01 Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais revenir sur un incident qui, malheureusement, ne semble pas être isolé et qui s'est déroulé à Erps-Kwerps. Il semblerait qu'une mini-tornade ait été causée par un avion volant à basse altitude. Les tuiles du toit d'une maison ont été arrachées et projetées sur la terrasse où les habitants de la maison ont l'habitude de prendre leurs repas. Si ces gens s'y étaient trouvés, cela aurait pu avoir des conséquences assez graves.

Il semble que des incidents de ce type se soient déjà produits par le passé. Les habitants avaient intégralement rénové leur toiture et les maisons de cette zone sont fréquemment endommagées par des avions qui volent à basse altitude.

Le bourgmestre de la commune a déploré qu'en dépit des mises en garde adressées au gouvernement et au gestionnaire de l'aéroport, aucune solution n'ait été trouvée pour résoudre le problème. Il demande notamment que BIAC prenne intégralement en charge la réparation des dégâts et que des amendes soient imposées aux compagnies aériennes. Le gestionnaire de l'aéroport ne répond pas de manière appropriée, selon le bourgmestre.

La seule réponse qui ait été apportée était de demander aux habitants de se balader avec un petit carnet afin de noter les signes distinctifs des avions qui survolent les maisons et qui causent des dégâts aux toitures. Cette réponse n'est pas très sérieuse pour les riverains concernés.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous ces informations? Quelles en sont les circonstances exactes? Combien d'incidents de cette nature ont-ils été enregistrés? Quelles réponses concrètes peut-on apporter pour éviter ce genre de problèmes? Quels sont les modes d'indemnisation pour les riverains victimes de ces incidents?

Le **président**: Monsieur le secrétaire d'État, je vous passe la parole pour répondre à cette question décoiffante.

**08.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Baeselen, la problématique des dégâts aux toitures suite au décollage ou à l'atterrissage d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National a effectivement été signalée à l'administration par les autorités communales des riverains concernés. Bien qu'il s'agisse d'un problème pour lequel les instances judiciaires – et non du pouvoir exécutif – sont compétentes,

la Direction générale Transport aérien a pris contact avec l'exploitant de l'aéroport pour tenter de trouver une solution adéquate à cette problématique.

Brussels Airport Company nous informe que certains riverains ont porté cette affaire devant les tribunaux et que le verdict devrait tomber dans les jours à venir. En effet, Brussels Airport Company prétend que la responsabilité des dommages causés incombe aux opérateurs des avions concernés. Pourtant, l'arrêté royal du 24 juin 2004, relatif à la transformation de l'ancienne BIAC en société anonyme de droit privé, exige que celle-ci doit "constituer une couverture adéquate du risque en matière de responsabilité civile créée par l'exploitation d'installations aéroportuaires".

Brussels Airport Company estime que sa responsabilité se limite aux opérations au sol et qu'elle ne s'étend pas à l'espace aérien. Le verdict des procès en cours pourra apporter plus de clarté dans la responsabilité de Brussels Airport Company.

En attendant une solution adéquate, la Direction générale Transport aérien (DGTA) a conseillé aux autorités communales concernées de demander à leurs habitants d'utiliser tous les moyens pour rassembler les preuves qui démontrent que les dégâts sont causés par les avions qui survolent leur habitation, afin de les utiliser lors de la demande d'indemnisation adressée au gestionnaire aéroportuaire ou, le cas échéant, devant un tribunal compétent. De leur côté, les autorités communales concernées ont également la possibilité de prendre des mesures préventives, comme l'obligation de faire équiper les nouvelles habitations construites autour de l'aéroport de systèmes de toiture résistant mieux au survol d'avions.

Enfin, la DGTA a demandé à l'exploitant de l'aéroport de lui fournir des données sur les plaintes qui sont déposées par les riverains afin d'identifier les types d'avions qui sont souvent à l'origine des dégâts pour que, le cas échéant, des mesures réglementaires nécessaires puissent être prises à leur encontre. Je vous assure que si, effectivement, il est établi que certains types d'avions sont responsables, je ne manquerai pas de prendre les mesures qui s'imposent quant à l'utilisation de l'aéroport par ceux-ci.

**08.03 Xavier Baeselen (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Vous confirmez que les dossiers sont actuellement examinés par la justice sur le plan de la responsabilité civile et de l'indemnisation. J'entends bien qu'il y a, en vertu d'un arrêté royal, une obligation pour l'exploitant de l'aéroport d'établir une couverture en responsabilité civile. Manifestement, il ne veut pas l'utiliser pour l'instant.

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

**08.05 Xavier Baeselen (MR):** S'il s'avère que ce sont des avions bien particuliers qui provoquent ce type de dégâts, outre le fait de conseiller aux habitants de ne plus déjeuner sur leur terrasse, il faudra prendre des mesures tel que, par exemple, signaler la nécessité de renforcer les toitures. Il faudrait presque se poser la question d'une expropriation éventuelle. Effectivement, je n'ai pas obtenu de réponse quant au nombre exact d'incidents qui ont été répertoriés. Manifestement, vous n'en disposez pas. Cependant, vous avez utilisé le terme "souvent". Si cela se produit effectivement fréquemment, il s'agit manifestement d'un problème structurel.

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

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

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

**09.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA):** Mijnheer de staatssecretaris, de problematiek van het innen van boetes of retributies voor parkeerovertradingen is hier al enkele malen aan bod gekomen. We konden vrijdag nog in de kranten lezen dat u de parkeerbedrijven toegang gaat geven tot de Dienst Inschrijving van Voertuigen, met een aanpassing die nog wel enkele maanden op zich kan laten wachten. Het zal echter in elk geval een oplossing bieden voor de problematiek, ten minste wat de Belgische bestuurders betreft.

Daarmee zijn buitenlandse bestuurders immers nog niet gevat. Ons land heeft daarover in 2006 het Verdrag van Prüm geratificeerd. Artikel 12 van dat verdrag stelt dat de verdragsluitende partijen voor de opsporing en de vervolging van strafbare feiten en overtredingen via een nationaal contactpunt elkaar inzage geven in de gegevens met betrekking tot de eigenaars of houders van voertuigen en de gegevens met betrekking tot de voertuigen zelf. Kortom, het verdrag regelt tussen de landen die het verdrag hebben ondertekend hoe de gegevens kunnen worden uitgewisseld om verkeersovertredingen te kunnen opvolgen en te zorgen voor de handhaving, ook met betrekking tot buitenlandse bestuurders. Belangrijk is hierbij echter dat de voorwaarde is dat strafbare feiten en overtredingen tot de bevoegdheid van rechtbanken of het openbaar ministerie moeten behoren.

Parkeerovertredingen zijn uiteraard al sinds 2003 gedepenaliseerd en vallen dus niet langer onder de bevoegdheid van de rechtbanken of het openbaar ministerie.

Vraag is of hieruit moet worden geconcludeerd dat het Verdrag van Prüm geen enkele oplossing biedt voor parkeerovertredingen met het oog op het opsporen van parkeerovertredingen van buitenlandse bestuurders. Dat is een eerste vraag.

Ten tweede zou het probleem in principe kunnen worden opgelost op basis van een artikel uit de verkeerswet, artikel 54bis. Hierin wordt de mogelijkheid open gelaten om gebruik te maken van een wielklem. Dat kan natuurlijk nogal drastisch zijn, bij lichte parkeerovertredingen een wielklem gebruiken om ervoor te zorgen dat de buitenlandse bestuurders niet aan de boete ontsnappen. Toch zou het een mogelijkheid kunnen zijn. De vraag is of een koninklijk besluit nodig zou zijn om dit principe operationeel mogelijk te maken. Zal er zo'n koninklijk besluit worden voorbereid?

Derde vraag, kan die bevoegdheid ook aan parkeerbedrijven worden gegeven? Dat is misschien een heel voortvarende suggestie, want het zou misschien wel wat ver gaan. Vandaar de vraag of u dit oppoortuun acht.

**09.02** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer de voorzitter, ik moet er de heer Van den Bergh op wijzen dat het Verdrag van Prüm enkel en alleen van toepassing is op strafrechtelijke overtredingen, teneinde de houder van een buitenlandse nummerplaat te identificeren en dus bijgevolg niet van toepassing is op gedepenaliseerde overtredingen. Ter informatie kan ik ook meedelen dat wij op dit ogenblik ook werken aan bilaterale akkoorden met onze buurlanden. Het akkoord met Frankrijk is zo goed als rond. Ik heb daar recent met mijn Franse collega over gesproken, die het inhoudelijk met mij volkomen eens is. Dat akkoord zal ook betrekking hebben op de gedepenaliseerde overtredingen inzake de gegevensuitwisseling over de nummerplaten.

Met Nederland en Luxemburg zijn we nog aan het onderhandelen, maar het is onze bedoeling dat ook hier de gedepenaliseerde overtredingen in aanmerking zullen komen. Zoals ik reeds heb uitgelegd op vragen in vorige commissievergadering betreffende de problematiek van de identificatie van buitenlandse nummerplaten, gaat de Europese Commissie specifieke initiatieven nemen op dit vlak. Ik ben er persoonlijk grote voorstander van dat inzake nummerplaten effectief tot een gegevensuitwisseling zou worden overgegaan, welke ook zou betrekking hebben op de gedepenaliseerde overtredingen zoals de parkeerovertredingen, die toch in heel wat landen uit de strafrechtelijke sfeer werden gehaald.

De wegverkeerswet bepaalt sedert 2005 dat de mogelijkheid bestaat om voor parkeerovertredingen de wielklem in te voeren in de door de Koning bepaalde gevallen, maar ik moet vaststellen, mijnheer Van den Bergh, dat hieraan eigenlijk nog geen echt gevolg werd gegeven. De wielklem lijkt mij een accuraat middel om een buitenlandse overtreder een parkeerboete te doen betalen, wanneer men weet dat hij die boete achteraf toch niet zou betalen. Ik laat dit nader onderzoeken door mijn administratie in overleg met de Verenigingen van Steden en Gemeenten, die in deze problematiek uiteraard belangrijke en misschien zelfs de eerste belanghebbende partijen zijn.

Ik zal, en dit is dan het antwoord op uw derde punt, eveneens laten nagaan of de wielklem ook in het raam van de gedepenaliseerde parkeerovertredingen door de gemeenten kan worden toegepast.

**09.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Ik dank de staatssecretaris voor het antwoord, waaruit we toch niet anders kunnen dan vaststellen dat vandaag de dag buitenlandse parkeerovertreders aan elke sanctie ontsnappen. Maar er wordt aan gewerkt en we zijn vol goede hoop dat dit opgelost zal geraken.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**10.01** **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit een onderzoek van de VAB, de Vlaamse Automobilistenbond, blijkt dat het rijgedrag van vrachtwagenbestuurders niet altijd, in tegenstelling tot wat men soms denkt, aan de basis van een ongeval ligt. Andere factoren, zoals het rijgedrag van de andere weggebruikers, de complexiteit van de verkeerssituatie en de inrichting van de verkeersinfrastructuur, spelen minstens een even belangrijke rol.

De VAB heeft een aantal risicofactoren opgesteld met betrekking tot de weginfrastructuur. Ik som ze even op: gebrekkige opritten die te kort zijn in combinatie met een te scherpe bocht, linkse opritten zijn gevaarlijk, complexe verkeerssituaties met veel weefbewegingen en gebrekkige en onvoldoende verkeersborden die het voorsorteren bemoeilijken. Deze tekorten in de weginfrastructuur hebben niet alleen nefaste gevolgen voor de verkeersveiligheid, maar tevens voor de hele mobiliteit in ons land. Plaatsen wij deze vaststelling tegenover de prognose dat het goederenvervoer tegen 2030 met nog eens 50% zal zijn toegenomen, dan wordt de ernst van de problematiek duidelijk.

Het onderzoek heeft ook aangetoond dat een grondige ongevalanalyse noodzakelijk is. Het is belangrijk ongevallen met vrachtwagens grondig te analyseren. U kent mijn stelling daarover. Ik heb al tientallen keren op dezelfde nagel geklopt dat er in ons land op dat vlak nog weinig of niets gebeurt. Om tot een gedegen analyse te komen, zijn observatieonderzoeken evenzeer van belang. Op die manier kunnen wij komen tot een actieplan waarin wordt bepaald welke acties kunnen worden ondernomen om het risico van ongevallen terug te dringen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik weet ook wel dat de weginrichting, de weginfrastructuur geen federale bevoegdheid is, maar behoort tot andere overheidsinstanties. Dat neemt niet weg dat ook de FOD Mobiliteit en de federale overheid hierin een rol kunnen spelen.

Herkent u het hierboven geschetste mobiliteits- en verkeersveiligheidsprobleem? Bent u de mening toegedaan dat onze verkeersinfrastructuur een sterke groei zal aankunnen? Kunt u dat antwoord staven? Welke aanpassingen aan de weginfrastructuur zullen, via een inschatting die vanuit federale visie kan gebeuren, nodig zijn om de verkeersafwikkeling in de toekomst te optimaliseren? Mogen wij ook concrete acties verwachten op het vlak van de ongevalanalyse? Ik weet dat het BIVV al het BART-project heeft opgestart, zoals u dat ook in uw beleidsnota hebt beloofd. Acht u het nodig bijkomende maatregelen te treffen om aan het probleem tegemoet te komen? Zo ja, binnen welke termijn en welke maatregelen zullen dat zijn?

**10.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, net als u heb ik uiteraard kennis genomen van het onderzoek van de VAB over de analyse van het risico van ongevallen met vrachtwagens.

Daarin wordt op algemene wijze gesteld dat het grootste risico op ongevallen bestaat op de Ring van Antwerpen en op delen van de E40, de E313 en de E17.

Er wordt gesteld dat het rijgedrag van de vrachtwagenbestuurder niet steeds aan de basis van een ongeval ligt, maar dat ook andere factoren een rol spelen, zoals het rijgedrag van de andere weggebruikers en de aard van de verkeersinfrastructuur.

Daarbij wordt speciaal de aandacht gevraagd voor wegenwerken op risicowegen, met risico's voor kopstaartbotsingen. De signalisatie moet daarbij zeker en vast veel meer worden verzorgd dan nu veelal het geval is.

Ik wil de aandacht vestigen op het feit dat de ongevallen waarover het hier gaat, alleen slaan op de Vlaamse autosnelwegen en dat men vooral verwijst naar de lokale signalisatie en de infrastructuur van die autosnelwegen, wat uitgerekend materies zijn die onder de bevoegdheid vallen van het Vlaams Gewest. De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft trouwens recent nog een zogenoemde rondetafel over het

vrachtvervoer georganiseerd.

Ik wil enkele cijfers meegeven. In België gebeuren bijna 4 op 10 van de ongevallen met vrachtwagens op de autosnelwegen – het correcte percentage is procent – terwijl in het algemeen slechts 1 ongeval op 10 zich voordoet op de autosnelwegen. Mijnheer De Padt, vrachtwagens zijn daar dus disproportioneel goed vertegenwoordigd.

Er is nog meer. In Vlaanderen valt 40% van de doden die omkomen in een ongeval met vrachtwagens op autosnelwegen terwijl vrachtwagens slechts 17% van het verkeer op die autosnelwegen uitmaken. In Wallonië valt slechts 16% van de doden in de vrachtwagenongevallen op autosnelwegen terwijl zij ook 16% van het verkeer uitmaken. Daar hebben we wel een parallelisme.

Er is dus, althans statistisch gezien, een oververtegenwoordiging van ongevallen met vrachtwagens en van de ernst van die ongevallen in Vlaanderen op de autosnelwegen.

De analyse van de ongevallenstatistieken heeft de jongste jaren eigenlijk wel een beetje te wensen overgelaten. Ik wil die draad zoals die in het verleden bestond, terug opnemen, waarbij er jaarlijks ongevallencijfers worden gepubliceerd met voldoende aandacht voor tendensen en details zoals de verschillende ongevalfactoren, gebaseerd op de gegevens uit het ongevalregisterformulier.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wil daarin ook verder gaan door voor bepaalde ongevalstypes of risicogroepen over een bepaalde periode diepgaander onderzoek te verrichten. Dat wordt eigenlijk bedoeld met BART, het Belgian Accident Research Team. In de eerste plaats zal dat gebeuren aan de hand van alle gegevens die over het ongeval ter beschikking zijn, zoals bijvoorbeeld ook het gerechtelijk dossier.

Het pilootproject daarover zal worden georganiseerd vanaf het najaar, en dat gedurende één jaar, waarbij stelselmatig de ongevallen met vrachtwagens op autosnelwegen in de provincie Oost-Vlaanderen zullen worden onderzocht. Dat pilootproject zal achteraf worden geëvalueerd, en dat gebeurt trouwens volledig in samenwerking met het Vlaams Steunpunt voor Verkeersveiligheid.

De prognose van het Planbureau dat het goederenvervoer tegen het jaar 2030 nog met 50% zal toenemen, moet ons daarbij aanzetten en moet ons aan het denken zetten over de organisatie van onze toekomstige economische mobiliteit. Elke dag ondervinden wij nu al de gevolgen van de steeds langer wordende files, die nog exponentieel toenemen in geval van het minste incident. Om aan de mobiliteitsproblemen tegemoet te komen, is een brede waaier van maatregelen en acties noodzakelijk, waarvan de behandeling ervan eerder in een mobiliteitsdebat dient plaats te vinden.

Mijnheer De Padt, in elk geval hebt u volkomen gelijk wanneer u wijst op de supplementaire risico's die, in Vlaanderen vooral, bij de vrachtwagens op de autowegen worden vastgesteld.

**10.03 Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u gelukwensen met de vaststelling dat u het blijkbaar ernstig meent met het in kaart brengen van de ongevalfactoren, de analyse van verkeersongevallen, en zo voort. In het verleden – dat moet ik eerlijkheidshalve toegeven; wij zaten toen ook in de regering – is dat niet altijd met zo veel ernst gebeurd, noch werd het steeds omgezet in daden.

Wij zullen het najaar afwachten – natuurlijk in de hoop dat we er allemaal nog zijn op dat moment, omdat 15 juli toch wel snel nadert. Ik kijk met veel belangstelling uit naar het project dat u zult opzetten, vooral omdat ik als Oost-Vlaming toch ook wel belangstelling heb voor datgene wat er op de E40 in Oost-Vlaanderen gebeurt. Ik meen evenwel dat wij over een goede schat aan informatie zullen kunnen beschikken om het verkeersbeleid in goede banen te leiden.

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

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

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

**11.01 David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de staatssecretaris, ik zou u een vraag willen stellen in verband met voertuigen aangedreven door waterstof. Zoals u weet, werd onlangs een waterstoftankstation geopend in Ruisbroek voor een drietal wagens die zijn aangedreven door waterstof, en bouwden enkele studenten van de Karel de Grotehogeschool uit Antwerpen een wagen aangedreven door aardgas, om in een wagen aangedreven door waterstof. De milieuvriendelijkheid van waterstof bestaat erin dat bij verbranding enkel het restproduct water nog overblijft.

Het probleem is dat de drie betrokken wagens niet konden worden ingeschreven en daarom met een Duitse nummerplaat moeten rijden. Ik denk zelfs dat de Vlaamse minister-president een dagje met een Duitse nummerplaat op onze wegen heeft rondgetoerd, vandaar mijn vragen.

Ten eerste, klopt het dat wagens aangedreven door waterstof, niet kunnen worden ingeschreven bij de DIV?

Ten tweede, kunnen producenten, hogescholen of anderen die een dergelijke wagen ontwikkelen, een uitzondering bij u of bij de bevoegde diensten aanvragen?

Ten derde, bent u van plan om de algemene regelgeving aan te passen, zodat de wagens aangedreven door waterstof, gewoon door een administratieve afhandeling kunnen worden ingeschreven in het Belgische wagenpark?

Ten vierde, hebt u weet van andere problemen met het inschrijven van wagens met een alternatieve aandrijving, zoals elektriciteit, zuurstof, ethanol of geperste lucht?

Ten vijfde, wordt de verkoop van waterstof op een of andere manier belast door de federale overheid?

**11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Mijnheer Geerts, wat uw eerste vraag betreft, het klopt niet dat voertuigen aangedreven op waterstof, niet onmiddellijk kunnen worden ingeschreven bij de DIV. De procedure die in dat geval wordt gevolgd, is die van de individuele goedkeuring.

Wat betreft het al dan niet proactief handelen, kan ik u mededelen dat het aan de betrokken producent is – in dit geval BMW – om, indien hij voertuigen in België in het verkeer brengt en ter beschikking stelt aan derden, tijdig, op basis van de geldende regelgeving, de nodige aanvragen voor een individuele goedkeuring te doen.

Het is als derde punt belangrijk te signaleren dat de Europese Commissie op dit ogenblik werkt aan een ontwerp van richtlijn om de typegoedkeuring van voertuigen die worden aangedreven op waterstof, mogelijk te maken. België en de FOD Mobiliteit en Vervoer volgen dat dossier van nabij op. Eens een ontwerp van richtlijn wordt omgezet in een richtlijn, zal de FOD de omzetting aanvatten en de nodige stappen ondernemen om die te implementeren. Ik ben er derhalve niet van overtuigd dat België in het dossier achterloopt.

Wat uw vierde puntje betreft, kan ik u zeggen dat er geen problemen zijn bij het inschrijven van voertuigen met een alternatieve aandrijving. Die maken deel uit van de procedure van individuele goedkeuring en het is aan de betrokken persoon of constructeur om, in het geval hij of zij een individuele goedkeuring wenst, de nodige documenten voor te leggen.

Wat evenwel het fiscale regime voor dergelijke voertuigen betreft, moet ik u verwijzen naar mijn collega Reynders, minister van Financiën, en naar de gewestelijke ministers die wat dat betreft hun bevoegdheid ten volle kunnen en moeten uitoefenen.

Ik dank u in elk geval voor de vraag, die toch wel erg toekomstgericht is.

**11.03 David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Het was een proactieve vraag. Ik heb geen repliek.

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

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

**12 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de**

**eerste minister over "de eerste resultaten van het technisch onderzoek naar de crash van de Boeing 747-209F" (nr. 6047)**

**12.01** **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'avais introduit ma question il y a maintenant un certain temps. Depuis, ce sujet a déjà partiellement été abordé dans ce parlement, notamment à l'occasion des questions d'actualité en séance plénière.

Cependant, j'ai quand même maintenu ma question en raison du timing relatif aux résultats définitifs de l'enquête.

Nous avons pu lire dans la presse que, dix jours après le crash du Boeing qui s'est brisé, le 25 mai 2008, après son décollage de la piste 20 de l'aéroport de Zaventem, l'enquête technique avait livré ses premiers résultats. Faut-il comprendre que les résultats définitifs doivent encore vous parvenir ou bien êtes-vous d'ores et déjà en possession de tous les résultats de l'enquête? Je sais que cette question ne figure pas dans le document qui vous a été remis. Cependant, je souhaiterais que vous puissiez répondre.

Le rapport que l'on annonçait comme intermédiaire ou comme relevé des premiers résultats de l'enquête annonce bien que l'avion s'est brisé à 300 mètres après la fin de la piste, ce qui tend à prouver que c'est en tout cas partiellement la longueur de cette piste 20 qui est mise en question. En effet, je rappelle que la marge de sécurité de cette piste n'est que de 187 mètres, si l'on considère la distance nécessaire pour le décollage de l'avion dont question alors que la piste 25R, qui fait 3.638 mètres offrait 838 mètres de marge de sécurité, soit 651 mètres supplémentaires. Comme cela a été démontré par l'enquête, si l'avion avait décollé de la piste 25R, il se serait tout simplement arrêté sur la piste et donc sur le tarmac de cette piste et non au-delà, comme cela a été le cas pour la piste 20.

Les résultats en votre possession et qui ont été évoqués sont-ils les résultats définitifs? Attendez-vous d'autres informations à ce sujet?

**12.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je dois signaler à M. Baeselen que mon administration, et plus particulièrement la cellule d'enquête "Accidents aériens", est chargée de l'enquête sur l'accident qui s'est produit à l'aéroport de Bruxelles-National le 25 mai dernier.

Les premiers résultats de cette enquête ont été publiés dans un communiqué de presse daté du 4 juin 2008. En ce moment, l'enquête se poursuit mais il ne nous est pas possible de donner plus d'informations sur les conclusions. L'analyse d'un tel accident devrait normalement prendre entre six mois et un an. Cependant, je peux quand même vous assurer qu'un rapport final de cet événement sera établi et rendu public.

Quant aux conclusions sur l'utilisation de la piste 20, je ne peux que répéter qu'au stade actuel de l'enquête, il semble que les paramètres de l'avion, de la piste de décollage et les conditions météorologiques aient été correctement introduits dans l'ordinateur de bord. Selon ces données, il ressort qu'il n'y avait aucun problème à ce que le Boeing 747 puisse décoller de cette piste. À ce stade de l'enquête, on ne peut donc tirer aucune conclusion définitive sur le sujet, quelle qu'elle soit. Il faut en effet rassembler d'autres données que celles actuellement disponibles et valider l'ensemble de celles-ci afin de déterminer les causes précises de cet accident.

**12.03** **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, le secrétaire d'État nous annonce qu'il faudra encore attendre un certain temps – si pas un temps certain – avant d'avoir les résultats définitifs de l'enquête. S'il est vrai qu'on ne peut pas tirer de conclusion définitive, en tout cas, une réalité s'impose: la marge de sécurité sur la piste 25R est plus importante que sur la piste 20. Il suffit de faire un peu de mathématiques pour s'en convaincre. Cela relance bien évidemment la question de l'utilisation de la piste 20. Nous aurons encore l'occasion d'en discuter au sein du parlement, notamment lorsque la décision politique sera prise. J'espère en tout cas que celle-ci tiendra compte des éléments techniques et de sécurité.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

**13** **Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur**

**"l'éventuelle distorsion de concurrence engendrée par l'affectation de véhicules agricoles à des transports de marchandises" (n° 6292)**

**13.01 Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, zowel de beroepsfederatie voor het goederenvervoer als enkele transportondernemingen hebben de voorbije maanden hun bezorgdheid geuit over het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen voor goederenvervoer. Ik plaats deze vraag ook een beetje tegen het licht van de aankondiging, vandaag, van de transportfederatie, met name dat zij het zeer moeilijk hebben om de eindjes aan elkaar te knopen, mede gelet op de stijgende energieprijzen.

Het gebruik van deze categorie van voertuigen, de landbouwvoertuigen, is nochtans strikt gereguleerd en beperkt tot het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde werktuigen, machines of aanhangwagens, die voor het gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd. Zij genieten ook verschillende fiscale en administratieve privileges op het vlak van de verkeersbelasting, het eurovignet, de verzekeringen, de tachograaf en de keuring en het gebruik van brandstoffen. Ik verwijs naar de rode diesel.

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

Gezien de materie en de potentieel betrokken controlediensten, namelijk de FOD Mobiliteit en Vervoer, de lokale politie, de federale wegpolitie en de douane, is het aangewezen om het probleem op een geïntegreerde wijze aan te pakken.

Ik heb de volgende vragen.

Beschikt u over gegevens over de omvang van deze praktijk, vanuit de controlediensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer? Bent u bereid dit probleem op een geïntegreerde wijze aan te pakken en te coördineren in de schoot van het "actieplan zwaar vervoer", waarin alle bevoegde controlediensten zijn verenigd? Zo ja, zult u op korte termijn een initiatief nemen in die zin en het directiecomité van dit samenwerkingsverband samenroepen? Acht u het nodig om de reglementering met betrekking tot landbouwvoertuigen aan te passen?

**13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Mijnheer de voorzitter, in antwoord op de vraag van de heer De Padt over de mogelijke concurrentievervalsing door landbouwtractoren bestemd voor het goederenvervoer op de weg, kan ik hem het volgende mededelen.

Ik beschik evenmin over objectieve gegevens die de omvang van het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen voor het goederenvervoer weergeven. De landbouworganisaties zweren bij hoog en bij laag dat het niet de boeren zelf zijn die zich hieraan bezondigen, maar wel wat zij de dagloners noemen. Ik heb echter echt geen statistische gegevens over de omvang van het probleem.

De controledienst van mijn administratie heeft in zijn jaarlijks controleplan op basis van een risicoanalyse, 4% van zijn controles of een equivalent van 1.500 controles gepland in de sector van het goederenvervoer met landbouwtractoren. Tot op heden werden 300 van de in bedoelde sector geplande controles effectief uitgevoerd. De planning is om de resterende controles tijdens het zomerseizoen – de periode van het graantransport – en tijdens het herfstseizoen – de periode van het bietentransport –, effectief uit te voeren.

Daarmee wil ik enkel benadrukken dat het ons wel degelijk menens is om werk te maken van deze zaak.

De problematiek zal ik op de komende bijeenkomsten van het actieplan vrachtwagens verder laten aanklaarten, teneinde uiteindelijk tot een geïntegreerde oplossing van het probleem te komen. Daartoe zal de samenwerking van alle controlediensten worden gevraagd. In het bijzonder zal ook beroep worden gedaan op de ondersteuning door de lokale politiediensten, hoofdzakelijk in de landelijke zones, waar het goederenvervoer met landbouwtractoren het meest voorkomt.

Er kunnen, in samenwerking met de diensten van Douane en Accijnzen, ook projecten worden opgestart in verband met de problematiek rond het verbruik van rode stookolie bij bedoelde voertuigen.

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

onmiddellijk ingrijpen op grond van deze inlichtingen.

De regelgeving over landbouwtractoren bevat talrijke facetten en vele diensten van mijn departement zijn erbij betrokken. Ik zal ervoor zorgen dat er voor deze materie een overleggroep wordt opgericht die in het bijzonder de verschillende mogelijkheden zal onderzoeken om misbruiken te voorkomen. Bij mijn administratie heeft er trouwens al een bijeenkomst plaatsgevonden van het overlegcomité voor goederenvervoer over de weg. Op deze bijeenkomst waren de vertegenwoordigers van de federaties van de wegvervoerders, een vakbondsafgevaardigde van de sector, een vertegenwoordiger van de landbouwsector en een vertegenwoordiger van Douane en Accijnzen aanwezig. Het is op basis van deze bijeenkomst dat mijn administratie heeft beslist om de controles op te voeren en na te gaan welke wijzigingen aan de regelgeving eventueel moeten worden doorgevoerd of in elk geval nuttig zouden zijn voor de toekomst.

**13.03 Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik heb nog een aanvullende vraag, mijnheer de staatssecretaris. U zegt dat er van de 1.500 controles al 300 zijn gebeurd, maar u hebt daar nog geen resultaten van?

**13.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Neen.

**13.05 Guido De Padt** (Open Vld): Het zou misschien nuttig geweest zijn om die te vernemen. Langs de andere kant ben ik tevreden dat u het probleem echt onderkent en dat er in uw departement toch aandacht aan wordt geschonken.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.59 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 15.59 heures.*