

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2011-2012

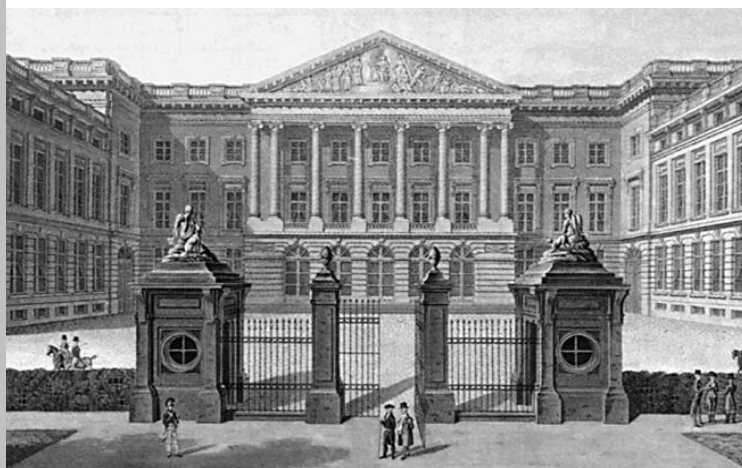
5-98COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mardi 8 novembre 2011

Séance du matin

Annales



Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Dinsdag 8 november 2011

Ochtendvergadering

5-98COM

Belgische Senaat
Gewone zitting 2011-2012

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire

Demande d'explications de Mme Inge Faes au secrétaire d'État à la Mobilité sur «les tests salivaires» (n° 5-1234).....	4
Demande d'explications de Mme Inge Faes à la ministre de l'Intérieur sur «les tests salivaires» (n° 5-1235).....	4
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «les critiques relatives à l'introduction d'un nouveau code de la route» (n° 5-1242)	6
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'intention d'effectuer un alcootest à chaque contrôle de véhicule» (n° 5-1261).....	9
Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'utilisation abusive de véhicules agricoles sur nos routes» (n° 5-1316)	11
Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la réglementation des vols d'hélicoptère» (n° 5-1317).....	12
Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la saturation du réseau routier belge et la formation de nombreuses files structurelles» (n° 5-1339)	15

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de speekseltests» (nr. 5-1234).....	4
Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de minister van Binnenlandse Zaken over «de speekseltests» (nr. 5-1235).....	4
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de kritiek op de invoering van een nieuw verkeersreglement» (nr. 5-1242)	6
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het plan om bij elke voertuigcontrole een alcoholtest af te nemen» (nr. 5-1261).....	9
Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen op onze wegen» (nr. 5-1316)	11
Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de regeling van helikoptervluchten» (nr. 5-1317)	12
Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de verzadiging van het Belgisch wegennet en de vorming van vele structurele files» (nr. 5-1339).....	15

Présidence de M. Ludo Sannen*(La séance est ouverte à 10 h 20.)***Demande d'explications de Mme Inge Faes au secrétaire d'État à la Mobilité sur «les tests salivaires» (n° 5-1234)****Demande d'explications de Mme Inge Faes à la ministre de l'Intérieur sur «les tests salivaires» (n° 5-1235)****M. le président.** – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)**Mme Inge Faes (N-VA).** – *Bien que les tests salivaires soient utilisés lors des contrôles routiers, ils ne sont toutefois pas sans faille. Certains contrôles ont en effet donné lieu à des faux positifs engendrant un retrait immédiat du permis de conduire. Ceci jette bien entendu le discrédit sur la police mais aussi sur la Justice.**Les tests urinaires traditionnels, également appelés panels de tests, ne peuvent plus être déclarés par les services de police comme frais de justice. Ces tests urinaires sont toutefois bien mieux adaptés au dépistage de la consommation de drogues, entre autres. Avec un test salivaire, le contrôle n'est en effet positif que durant les deux ou trois heures consécutives à la prise des substances alors que le panel de tests dépiste la consommation de drogues jusqu'à cinq jours.**Puisque les tests salivaires sont disponibles et puisque les panels de tests ne peuvent plus être déclarés comme frais de justice, les services de police n'achèteront plus ou plus beaucoup de panels de tests. On sera ainsi obligé de revenir au système antérieur aux panels de tests : le contrôle par des laboratoires privés. Ceci signifie concrètement une augmentation des frais de justice : le panel de tests coûte environ dix euros contre 400 à 500 pour un test effectué par un laboratoire. On perd en outre la possibilité de réagir rapidement puisqu'un test de dépistage de drogues effectué en laboratoire entraîne une perte de temps de un à deux mois.***Monsieur le secrétaire d'État,** pourquoi les deux tests, le test salivaire et le panel de tests, ne peuvent-ils pas coexister ?**M. Etienne Schouppe,** secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Dans la pratique, les situations dans lesquelles le permis peut être retiré après un test salivaire positif, sont limitées aux cas prévus dans la circulaire COL 9/2006 du Collège des procureurs généraux près les cours d'appel, à savoir : la circonstance particulière d'une conduite compromettant la sécurité routière, le délit de fuite pour échapper aux constatations de conduite en état d'ivresse à cause de la consommation de drogues, l'accident de la circulation imputable à une faute grave.**Dans la plupart des cas, un test salivaire positif n'entraînera qu'une interdiction de conduire de douze heures. Il s'agit d'une mesure de sécurité.**N'oublions pas que le contrôle de la conduite sous l'influence de drogues comporte trois phases et que le test salivaire en est la deuxième. La police n'impose un tel test que lorsqu'elle***Voorzitter: de heer Ludo Sannen***(De vergadering wordt geopend om 10.20 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de speekseltests» (nr. 5-1234)****Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de minister van Binnenlandse Zaken over «de speekseltests» (nr. 5-1235)****De voorzitter.** – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)**Mevrouw Inge Faes (N-VA).** – Niettegenstaande speekseltests hun nut hebben bij verkeerscontroles, zijn ze toch niet waterdicht. Bij een bepaald percentage van de controles heeft men immers te maken met vals positieve resultaten, met een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs tot gevolg. Uiteraard komt niet alleen de politie, maar ook Justitie daardoor in een slecht daglicht te staan.*De traditionele urinetests, ook wel paneltests genoemd, kunnen door de politiediensten niet meer worden ingebracht als gerechtskosten. Deze urinetests zijn echter veel beter geschikt voor het opsporen van onder meer drugsgebruik. Via een speekseltest wordt er immers maar twee à drie uur na de inname positief getest, terwijl de paneltest drugsgebruik opspoor tot vijf dagen na de inname.**Door de beschikbaarheid van de speekseltests, en het feit dat ze niet meer als gerechtskosten kunnen worden ingebracht, zullen de politiediensten de paneltests niet meer, of alleszins in geringere hoeveelheden, aankopen. Hierdoor zal men genoodzaakt zijn terug te keren naar het systeem van vóór de paneltest: controle via privélabo's. Concreet betekent dit hogere gerechtskosten: de paneltest kost ongeveer 10 euro, een test uitgevoerd door een laboratorium 400 à 500 euro. Bovendien verliest men de mogelijkheid om kort op de bal te spelen, aangezien een drugstest in een lab een tijdverlies van ten minste één à twee maanden impliceert.***Meneer de staatssecretaris,** waarom kunnen beide tests, de speekseltest en de paneltest, niet naast elkaar blijven bestaan?**De heer Etienne Schouppe,** staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – In de praktijk zijn de situaties waarbij na een positieve speekseltest het rijbewijs kan worden ingetrokken, beperkt tot de gevallen bepaald in de omzendbrief nummer COL 9/2006 van het College van procureurs-generaal bij de hoven van beroep, met name:

- de bijkomende omstandigheid van verkeersonveilig gedrag;
- vluchtmisdrijf om zich aan de vaststellingen voor het sturen in staat van dronkenschap door gebruik van drugs te onttrekken;
- verkeersongeval te wijten aan een zware fout.

*In de meeste gevallen zal een positieve speekseltest slechts aanleiding geven tot een rijverbod van twaalf uur. Dat is een beveiligingsmaatregel.**Men mag niet vergeten dat de controle van het rijden onder*

constate, sur la base de la check-list standardisée, des signes apparents indiquant une consommation récente de drogues. Le test salivaire est donc précédé par un premier screening.

Enfin, un conducteur n'est jamais condamné sur la seule base d'un test salivaire positif mais également sur celle d'une analyse de salive ou de sang effectuée dans un laboratoire et fiable à 100%.

Le nombre de résultats faux positifs est très faible. Selon l'Institut national de criminalistique et de criminologie (INCC), il n'est question que de 10% de faux positifs depuis l'introduction des tests salivaires.

Le recours à ces derniers constitue d'ailleurs un progrès qualitatif par rapport aux tests urinaires qui étaient utilisés auparavant et qui étaient beaucoup moins fiables. La salive est davantage liée au sang que l'urine. Par exemple, seul le THC actif se retrouve dans la salive alors que, dans les urines, il s'agit de métabolites ou de produits de dégradation. Puisque ces métabolites sont également détectés dans les urines au moment où la personne n'est plus sous l'influence des drogues – la substance n'est plus présente dans le sang et des drogues n'ont pas été consommées récemment –, le test urinaire ne constitue pas la meilleure manière de constater la consommation récente de drogues influençant la conduite automobile. Il n'y a dès lors aucune raison de se baser à nouveau sur les test urinaires.

Le recours actuel à la prise de sang comme méthode de confirmation entraîne peut-être un pourcentage un peu plus élevé de faux positifs. Certaines drogues sont en effet un peu moins longtemps décelables dans le sang que dans la salive. Les études menées par l'INCC montrent une marge d'erreur de 7% lors des analyses de salive. On peut par conséquent admettre que le nombre de faux positifs diminuera encore dès que l'analyse de salive sera utilisée partout comme méthode de confirmation.

Mme Inge Faes (N-VA). – *Monsieur le secrétaire d'État, vous avez mis l'accent sur le contrôle de l'aptitude à la conduite, ce qui est logique dans votre optique, mais ma question portait originellement sur la détection de la consommation de drogues. Les spécialistes préfèrent un panel de tests qui permet de dépister la consommation sur une plus longue période. Je note qu'à peine 10% des tests sont faux positifs, mais ce pourcentage me semble plutôt élevé et je me demande s'il pourrait être encore réduit en cas d'application plus large. Je demanderai également son point de vue au ministre de la Justice.*

M. Etienne Schouppe, *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *L'enquête à grande échelle se focalisait sur la sécurité routière. La mission principale du SPF Mobilité n'est pas de savoir qui se drogue. Dans une perspective de sécurité routière, nous devons opter pour un système facilement applicable et apprécié des services de police. Les stupéfiants ne nous concernent que pour autant qu'ils influent sur la conduite.*

invloed van drugs uit drie fasen bestaat en dat de speekseltest de tweede fase is. De politie legt slechts een speekseltest op wanneer ze, op basis van de gestandaardiseerde checklist uiterlijke tekens merkt die wijzen op recent drugsgebruik. De speekseltest wordt dus door een eerste screening voorafgegaan.

Tot slot wordt een bestuurder nooit veroordeeld op basis van een positieve speekseltest alleen, maar wel op basis van een speeksel- of bloedanalyse die in een laboratorium wordt uitgevoerd en die voor 100% betrouwbaar is.

Het aantal vals positieve resultaten is zeer gering. Volgens het NICC is er sedert de invoering van de speekseltests slechts sprake van 10% vals positieve tests.

Het gebruik van speekseltests is trouwens een kwalitatieve stap vooruit tegenover de urinetests die vroeger werden gebruikt en veel minder betrouwbaar waren. Speeksel is meer gerelateerd aan bloed dan urine. In speeksel wordt bijvoorbeeld enkel het actieve THC teruggevonden, terwijl het in urine gaat om metabolieten of afbraakproducten. Omdat die metabolieten ook in de urine worden gedetecteerd op het ogenblik dat de persoon niet meer onder invloed is van drugs – de stof is niet aanwezig in het bloed en er is geen recent drugsgebruik –, is de urinetest niet de beste manier om recent drugsgebruik van stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden, vast te stellen. Er is dan ook geen enkele reden om terug te grijpen naar de urinetest.

Het huidige gebruik van de bloedproef als bevestigingsmethode zorgt wellicht voor een iets hoger percentage vals positieve tests. Bepaalde drugs zijn immers iets minder lang opspoorbaar in bloed dan in speeksel. Studies uitgevoerd door het NICC tonen een foutenmarge van 7% aan bij speekselanalyses. Er mag derhalve worden aangenomen dat het aantal vals positieve tests nog zal dalen zodra de speekselanalyse algemeen als bevestigingsmethode zal worden gebruikt.

Mevrouw Inge Faes (N-VA). – *Mijnheer de staatssecretaris, u legde de nadruk op het controleren van de rijvaardigheid, wat vanuit uw oogpunt logisch is, maar de oorspronkelijke bedoeling van de vraag was het opsporen van drugsgebruik. Mensen die zich bezighouden met deze materie, geven de voorkeur aan de paneltest omdat drugsgebruik via die test langer opspoorbaar is. Ik neem er nota van dat slechts 10% van de tests vals positief is, maar ik vind dat percentage vrij hoog en vraag me af of het bij een ruimere toepassing nog lager kan. Ik zal ook navragen wat de visie is van de minister van Justitie.*

De heer Etienne Schouppe, *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *Het grootschalige onderzoek is gericht op de verkeersveiligheid. Het is niet de hoofdtaak van de FOD Mobiliteit na te gaan wie drugs gebruikt. Met het oog op de verkeersveiligheid moeten we kiezen voor een systeem dat eenvoudig kan worden toegepast en dat de politiediensten graag gebruiken. Drugs zijn voor ons relevant voor zover ze een invloed hebben op het gedrag in het verkeer.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «les critiques relatives à l'introduction d'un nouveau code de la route» (n° 5-1242)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *L'été dernier, le secrétaire d'État a annoncé, à la surprise générale, un nouveau code de la route. De nombreux arguments plaident en ce sens. La réglementation actuelle a en effet évolué vers un fatras de règles et de modifications et il est urgent de la simplifier. Une telle réforme exige du temps, des règles mûrement réfléchies et une concertation avec tous les acteurs. C'est ici que le bât blesse, car entre autres les membres du Parlement flamand ont exprimé publiquement leur mécontentement à l'égard de la méthode : le projet a été élaboré sans concertation avec les autorités flamandes et sans implication des pouvoirs locaux, alors que celles-ci sont justement concernées de près par le code de la route. Beaucoup d'administrations communales ont manifesté leur mécontentement. Elles pointent l'inapplicabilité des nouvelles règles, l'insécurité juridique et des coûts se chiffrant en dizaines de millions.*

Par ailleurs, on peut se demander si la modification de la réglementation routière s'inscrit dans les affaires courantes et si elle intervient au bon moment. Le secrétaire d'État sait sans doute que la mobilité et le code de la route font l'objet de négociations dans le cadre de la réforme de l'État. Le moment me paraît donc mal choisi. Est-il vraiment judicieux de faire publier à la va-vite un nouveau code de la route ?

Comment le secrétaire d'État pare-t-il la critique selon laquelle la nouvelle réglementation routière n'a pas, ou guère, été discutée avec les régions et les pouvoirs locaux, bien que ces deux niveaux soient fort concernés ? Quand, comment et avec qui le secrétaire d'État s'est-il concerté ?

Comment le secrétaire d'État se défend-il contre les allégations que la nouvelle réglementation routière contient nombre d'éléments inapplicables et fait supporter des coûts supplémentaires aux autorités locales ?

Comment le secrétaire d'État réagit-il aux critiques affirmant que la réforme du code de la route ne relève pas des prérogatives d'un gouvernement démissionnaire et qu'elle ignore divers aspects liés à la prochaine réforme institutionnelle ? Pourquoi le secrétaire d'État veut-il, en dépit de ces contre-indications, lancer un nouveau code de la route ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Signalons d'abord que la nécessité de réviser fondamentalement le Code de la route, qui date d'il y a plus de 35 ans et a été modifié à de multiples reprises, fait l'unanimité, y compris au sein de cette commission. M. Anciaux y a en outre lui-même fait référence.*

L'idée ne vient d'ailleurs pas de moi. Un de mes prédécesseurs s'est attelé dès 2005 à la réécriture du code de la route actuel avec pour devise « moins de panneaux et des règles plus simples ».

En 2008, j'ai hérité de ce dossier et j'ai dû constater que la

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de kritiek op de invoering van een nieuw verkeersreglement» (nr. 5-1242)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Afgelopen zomer kondigde de staatssecretaris onverwacht een nieuw verkeersreglement aan. De redenen daarvoor zijn legio. Het huidige reglement evolueerde immers naar een samenraapsel van regels en wijzigingen en is dringend aan vereenvoudiging toe. Een dergelijke hervorming vraagt tijd, weloverwogen regels en voldoende overleg met alle stakeholders. Daar knelt blijkbaar het schoentje, want onder andere de Vlaamse parlementsleden hebben hun onvrede over deze aanpak publiekelijk geuit. Zo kwam dit ontwerp tot stand zonder overleg met de Vlaamse overheid en ook de lokale besturen werden er niet bij betrokken. Toch zijn precies deze besturen bij uitstek aan dit verkeersreglement gebonden. Heel wat gemeentebesturen uitten hun onvrede. Ze wijzen op de onhaalbaarheid van de nieuwe regels, rechtsonzekerheid en kosten van tientallen miljoenen euro.*

Daarbij mag men zich ook de vraag stellen of het aanpassen van een verkeersreglementering wel gepast is in lopende zaken en of dit eigenlijk wel op het juiste moment gebeurt. De staatssecretaris weet wellicht ook dat mobiliteit en het verkeersreglement momenteel het voorwerp uitmaken van onderhandelingen over de staatshervorming. De timing lijkt daarom nogal ongelukkig. Is het echt zinvol nu nog snel een nieuw verkeersreglement te laten publiceren?

Hoe weerlegt de staatssecretaris de kritiek dat de nieuwe verkeersreglementering niet of nauwelijks het voorwerp uitmaakte van overleg met de gewesten en de lokale besturen, ondanks de cruciale betrokkenheid daarbij van beide bestuursniveaus? Wanneer, hoe en met wie pleegde de staatssecretaris overleg?

Hoe verdedigt de staatssecretaris zich tegen de aantijgingen dat het nieuwe verkeersreglement heel wat onhaalbare elementen inhoudt en de lokale besturen met extra kosten opzadelt?

Hoe reageert de staatssecretaris op de kritiek dat de hervorming van het verkeersreglement niet past binnen de actieradius van een ontslagnemende regering en dat ze geen oog heeft voor een aantal aspecten gekoppeld aan een aanstaande staatshervorming? Waarom wil de staatssecretaris, ondanks deze tegenindicaties, toch met een nieuw reglement uitpakken?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Eerst en vooral moet worden opgemerkt dat iedereen die ik hierover gehoord of gezien heb, ook in deze commissie, van oordeel is dat het bestaande verkeersreglement, dat meer dan 35 jaar oud is en al meer dan 65 keer werd gewijzigd, aan een algemene herziening toe is. De heer Anciaux heeft daar overigens ook zelf naar verwezen.*

Het idee komt trouwens niet van mij. Eén van mijn voorgangers, die u wellicht zeer bekend is, begon reeds in 2005 met het herschrijven van het huidige verkeersreglement onder het motto: 'minder verkeersborden en meer eenvoudige

tâche était loin d'être achevée.

Il y a finalement eu une trentaine de réunions du groupe de travail « Code de la route ». La simplification de ce code a été abordée plusieurs fois au sein de la Commission fédérale Sécurité routière. Les États généraux de la sécurité routière de 2007 ont eux aussi souligné la nécessité d'un Code de la route plus transparent, plus logique et plus simple.

Une nouvelle version, plus ou moins définitive, du nouveau code de la route a finalement été présentée le 4 décembre 2009 lors de la séance plénière de la Commission fédérale Sécurité routière. Outre les remarques formulées en séance même, que l'on peut trouver dans le rapport de la réunion sur le site web de l'IBSR, les membres de la Commission ont également introduit plus de 200 modifications par écrit.

Cela m'a étonné, les projets de textes ayant été discutés à maintes reprises dans les groupes de travail. Mon administration a étudié toutes ces propositions et réactions. Les Régions, les villes et communes y étaient représentées et toutes leurs réactions ont été actées par écrit.

L'administration a finalement sélectionné, de concert avec ma cellule stratégique, les propositions de la Commission qui seraient retenues. J'ai en outre fait appel à un avocat spécialisé en droit de la circulation routière, pour coordonner et réécrire le projet de nouveau code de la route.

Le projet de nouveau code de la route a donc une longue histoire. Les textes étaient prêts depuis deux ans et notre intention n'a jamais été de profiter de la période de gestion des affaires courantes pour faire passer ce projet à la hâte, au contraire. Mon administration était en mesure de présenter les textes définitifs au printemps 2011 et j'ai pu engager les procédures consultatives auprès du Conseil d'État et des Régions.

La nécessité d'élaborer un nouveau code de la route fait l'objet d'un large consensus. Nous avons déjà consacré beaucoup de temps et d'énergie à ce travail. Il est donc tout à fait logique que j'aie poursuivi la procédure d'instauration d'un nouveau code de la route.

Les nouveaux textes n'ont plus été soumis à la Commission Sécurité routière. J'avais convenu en décembre 2009 de tenir compte des réactions de ses membres et de laisser l'administration prendre ses responsabilités. Il faut pouvoir finaliser les textes à un moment donné, sachant que l'on ne peut satisfaire tout le monde, d'autant que les intérêts des organisations qui sont membres de la Commission ne coïncident pas toujours avec l'intérêt général dont les autorités publiques sont garantes. J'ai certes promis de la tenir informée du contenu des textes finals. L'intention est maintenant d'élaborer un texte final à partir des projets de textes et des avis du Conseil d'État et des Régions et de le présenter à la prochaine réunion de la Commission. C'est ce qui était convenu dès le départ.

J'ai pris connaissance de l'avis de la Région flamande et ai reçu celui du Conseil d'État. J'attends encore ceux de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'avis de la Région flamande contient trois types de remarques. Certaines portent sur des éléments ponctuels et peuvent sensiblement améliorer le texte. D'autres remarques

verkeersregels'.

In 2008 heb ik dit dossier geërfd en heb ik moeten vaststellen dat het werk verre van klaar was.

Uiteindelijk waren er een dertigtal vergaderingen van de werkgroep 'wegcode'. De vereenvoudiging daarvan kwam verschillende keren ter sprake in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Ook de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2007 beklemtoonde de noodzaak aan meer transparante, logische en eenvoudige verkeersregels.

Een min of meer definitieve versie van de nieuwe verkeersreglementering werd uiteindelijk op 4 december 2009 voorgelegd op de plenaire vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Naast de opmerkingen en reacties die op deze vergadering werden geformuleerd en die terug te vinden zijn in het verslag van deze vergadering op de website van het BIVV, werden nog meer dan 200 schriftelijke aanpassingen door de leden van de Federale Commissie ingediend.

Dat verwonderde me, aangezien de ontwerp teksten al zoveel keren in werkgroepen waren besproken. Mijn administratie heeft al deze voorstellen en reacties onderzocht. Zowel de Gewesten als de steden en gemeenten waren vertegenwoordigd. Hun reacties werden zowel tijdens de vergadering als daarna schriftelijk geacteerd.

Uiteindelijk heeft de administratie, samen met mijn beleidsceel, beslist welke voorstellen van de Commissie werden weerhouden. Bovendien heb ik, zoals mijn voorgangers, een beroep gedaan op externe expertise, namelijk een advocaat gespecialiseerd in verkeersrecht, om het ontwerp van nieuw verkeersreglement te coördineren en te herschrijven.

Aan de totstandkoming van het ontwerp van nieuw verkeersreglement is dus een heel proces voorafgegaan. Het gaat niet om het plotse doorduwen van teksten tijdens de lopende zaken, want de teksten waren al twee jaar klaar. Er werd wel geaarzeld om het project in lopende zaken verder te realiseren. In het voorjaar 2011 konden de definitieve ontwerp teksten door mijn administratie worden voorgelegd en kon ik de adviesprocedures voor de Raad van State en de Gewesten inzetten.

Er bestaat een ruime consensus over de nood aan een nieuw verkeersreglement. Bovendien werd in dit omvangrijke werk reeds zeer veel tijd en energie gestoken. Bijgevolg is het niet meer dan logisch dat ik de procedure heb verdergezet om het nieuwe verkeersreglement in te voeren.

De nieuwe teksten zijn ondertussen niet meer voorgelegd aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. De afspraak die in december 2009 werd gemaakt was dat de reacties van de leden zouden worden verwerkt en dat de administratie haar verantwoordelijkheid zou nemen. Op een bepaald moment moet men de teksten kunnen finaliseren, goed wetende dat men niet iedereen kan tevreden stellen, vooral omdat de eigen belangen van de organisaties die lid zijn van de Federale Commissie niet altijd samenvallen met het algemeen belang, waarvoor de overheid uiteindelijk verantwoordelijk is. Wel werd beloofd feedback te geven over de uiteindelijke teksten. Het is nu de bedoeling om aan de hand van de ontwerp teksten en de adviezen van de Raad van

plus fondamentales prêtent encore à discussion.

D'autres remarques concernent les abus de compétence. La Flandre estime que certains volets de la réglementation de roulage sont de sa compétence. Je suis, comme d'autres, de l'avis contraire. Il faut tirer cette question au clair. Dans son avis, le Conseil d'État n'a formulé aucune observation sur ces abus de compétence.

Enfin, des remarques portent sur les implications financières et le calendrier. Quant aux panneaux routiers, nous nous sommes basés sur les signaux figurant dans la Convention de Vienne. Les membres de la commission qui souhaitaient une modernisation des panneaux ont reconnu ensuite que l'opération serait trop coûteuse, compte tenu du calendrier du remplacement des panneaux.

Ni la Région flamande ni la Commission fédérale Sécurité routière ni les villes et communes n'ont contesté l'introduction des panneaux modernisés sur une dizaine d'années. Les coûts des nouveaux panneaux doivent plutôt s'apprécier en fonction de la durée de la période transitoire et de la durée de vie normale des panneaux.

Je ne suis qu'un maillon de la chaîne. Mes prédécesseurs ont lancé le projet de simplification du code de la route et je me suis efforcé de poursuivre leur travail correctement. Le dossier reviendra à mon successeur.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Il est surprenant que l'on se penche pendant six ans sur la révision du Code de la route et qu'un an après l'accord de la Commission fédérale la Sécurité routière, une décision soit prise tout à coup en affaires courantes. J'ai aussi été surpris par la réaction de la Région flamande. Je sais qu'elle a été impliquée dans la phase préparatoire, mais cela ne l'empêche évidemment pas d'avoir des remarques relatives à la proposition finale.*

Il ne m'apparaît pas clairement pourquoi toute modification dans le domaine de la mobilité se fait par arrêté royal. Il vaudrait mieux qu'une révision complète du Code de la route se fasse de manière démocratique en impliquant le parlement.

M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint

State en de Gewesten, het uiteindelijke resultaat kenbaar te maken op de eerstvolgende vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Dat was van bij het begin zo afgesproken.

Ik heb kennis genomen van het advies van het Vlaamse Gewest. Ik wacht nog op het advies van het Waalse en van het Brusselse Gewest. Ik heb inmiddels het advies van de Raad van State ontvangen.

Het advies van het Vlaamse Gewest omvat drie soorten opmerkingen.

Er zijn een aantal opmerkingen betreffende punctuele en inhoudelijke elementen. Het is duidelijk dat bepaalde opmerkingen merkbare verbeteringen van de teksten tot gevolg kunnen hebben. Over de meer inhoudelijke kwesties kan nog worden gediscussieerd.

Daarnaast zijn er opmerkingen betreffende bevoegdheidsoverschrijdingen. Vlaanderen meent bevoegd te zijn voor een aantal onderdelen van de verkeersreglementering, waarvan ikzelf en anderen menen dat ze wel degelijk federaal zijn. Dat moet uitgeklaard worden. In zijn advies heeft de Raad van State echter geen enkele opmerking gemaakt over deze bevoegdheidsoverschrijdingen.

Tot slot zijn er opmerkingen over de financiële implicaties en de timing. Inzake verkeersborden gingen wij uit van de bestaande verkeersborden zoals opgenomen in het Verdrag van Wenen. Degenen die in de commissie aandrongen op een updating van de verkeersborden, vonden achteraf dat het een dure operatie was. De kosten van de vervanging werden berekend rekening houdend met de timing van de vervanging.

Het Vlaamse Gewest, noch de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid of de steden en gemeenten hebben de invoering van de gemoderniseerde borden over een periode van een tiental jaren betwist. De kosten verbonden aan de nieuwe verkeersborden moeten meer gezien worden met betrekking tot de overgangstermijnen en de normale levensduur van de verkeersborden.

Ik ben zelf maar een schakel in het geheel. Mijn voorgangers zijn met het project van de vereenvoudigde verkeersreglementering begonnen. Ik heb geprobeerd het werk correct voort te zetten. Mijn opvolger zal het dossier dus overnemen.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik kan me vinden in het antwoord van de staatssecretaris. Het verrassende is dat men al zes jaar bezig is met de herziening van de verkeersreglementering en dat een jaar na de goedkeuring ervan in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid plots een beslissing in lopende zaken wordt genomen. Ik was ook verbaasd over de reactie van het Vlaamse Gewest. Ik weet dat het betrokken werd bij de voorbereiding, maar dat belet natuurlijk niet dat het opmerkingen kan hebben op het uiteindelijke voorstel.

Het is me niet duidelijk waarom alle mogelijke wijzigingen binnen mobiliteit via koninklijke besluiten verlopen. Men zou een totale herziening van de verkeersreglementering beter via een democratische besluitvorming laten verlopen en het parlement erbij betrekken.

De heer Etienne Schoupe, staatssecretaris voor Mobiliteit,

au premier ministre. – Les adaptations dans les secteurs de la mobilité et du transport sont basées, dans 80 à 90 pour cent des cas, sur la réglementation européenne. L'avis du Conseil d'État et des Régions est toujours demandé. Si la procédure ne se faisait pas par arrêté royal, nous serions face à des dizaines de condamnations. Les problèmes continuent à se poser en matière de mobilité même en l'absence de gouvernement.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *C'est exact, mais il ne me semble pas déraisonnable qu'une révision complète du Code de la route s'envisage dans un cadre légal. J'estime que c'est une question de correction à l'égard du parlement.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'intention d'effectuer un alcootest à chaque contrôle de véhicule» (n° 5-1261)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le secrétaire d'État a lancé dernièrement une proposition visant à ce que la police effectue un alcootest à chaque contrôle de véhicule. Je soutiens le secrétaire d'État dans la lutte contre l'abus d'alcool chez les conducteurs, l'ivresse au volant étant la source d'une grande souffrance humaine. Je partage également l'analyse du secrétaire d'État selon laquelle les actions réalisées et l'augmentation du risque d'être pris en faute ont des effets positifs, mais que le combat est encore loin d'être gagné.*

Ma question ne vise pas à critiquer la politique menée mais je m'interroge sur la faisabilité d'un plan prévoyant de pratiquer un alcootest lors de chaque contrôle de véhicule. La police locale qui effectue la grande majorité des contrôles de véhicules, a quant à elle émis de sérieuses réserves. Il est fréquent que les services de police réagissent de manière négative à des projets valables émanant du secrétaire d'État mais qui peuvent augmenter leur charge de travail.

Que pense le secrétaire d'État des réactions de rejet de la police, qui ont notamment été relayées par le président de la Commission permanente de la police locale ? Ces réactions ne signifient certes pas un rejet au fond mais mettent bien en doute la faisabilité d'un plan visant à effectuer un alcootest lors de chaque contrôle de véhicule. Le secrétaire d'État reconnaît-il que la police locale, entre autres par les effets de l'arrêt Salduz et de l'augmentation de divers événements locaux, est confrontée à une augmentation de ses missions ? Se rend-il compte qu'en réalité, il sera impossible de recourir à du personnel supplémentaire, surtout le week-end ?

Le secrétaire d'État est-il d'accord avec la conclusion et la proposition formulées entre autres par le président de la Commission permanente de la police locale, sur l'intérêt d'investir beaucoup plus dans l'éducation à la sécurité routière, de façon à ce que l'action répressive ne soit pas étendue à des niveaux impossibles à atteindre ? Le secrétaire d'État compte-t-il favoriser davantage cette approche éducative ? Je répète une fois de plus que je soutiens le plan visant à effectuer des alcootests systématiques. Je sais d'expérience que les services de police réagissent souvent de manière impulsive mais font ensuite marche arrière.

toegevoegd aan de eerste minister. – Aanpassingen in de mobiliteits- en transportsector zijn voor 80 tot 90 procent gebaseerd op Europese regelgeving. Telkens wordt het advies ingewonnen van de Raad van State en van de Gewesten. Als de procedure niet via koninklijke besluiten was verlopen, dan hadden we al tientallen veroordelingen opgelopen. Ook al is er geen regering, de problemen op het vlak van mobiliteit blijven bestaan.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Dat klopt, maar het lijkt me niet onverstandig een totale herziening van de verkeersreglementering via een wettelijk kader vast te leggen. Ik vind dit een correcte houding ten opzichte van het parlement.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het plan om bij elke voertuigcontrole een alcoholtest af te nemen» (nr. 5-1261)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Onlangs lanceerde de staatssecretaris het voorstel om de politie bij elke voertuigcontrole meteen ook een alcoholtest te laten afnemen. Ik steun de staatssecretaris bij de bestrijding van alcoholmisbruik bij chauffeurs. Het hoeft geen betoog dat dronken chauffeurs immens veel menselijk leed veroorzaken. Ik beaam ook de analyse van de staatssecretaris dat de bestrijding en de verhoging van de pakkans gunstige effecten sorteren, maar dat de strijd nog lang niet is gewonnen.

Mijn vraag is dan ook geen kritiek op zijn beleid, maar ik ben wel bezorgd om de haalbaarheid van het plan van een systematische alcoholtest bij elke voertuigcontrole. Zeker de lokale politie, die de grote meerderheid van de voertuigcontroles uitvoert, drukte ernstige twijfels uit. Het gebeurt vaak dat de politiediensten kritisch reageren op goede plannen van de staatssecretaris, die mogelijk de werkdruk verhogen.

Wat is de reactie op de afwijzende reacties van de politie, die onder meer werden verwoord door de voorzitter van de Vaste Commissie van de Lokale Politie? Die reacties betekenen zeker geen afwijzing ten gronde, maar wel wordt getwijfeld aan de haalbaarheid van een plan om bij elke voertuigcontrole een alcoholtest af te nemen. Beaamt de staatssecretaris dat zeker de lokale politie – onder meer door de effecten van het Salduz-arrest en een toenemend aantal lokale evenementen allerlei – al met tal van extra opdrachten wordt geconfronteerd? Beseft de staatssecretaris dat de extra inzet van personeel, vooral in de weekends, in de realiteit onmogelijk zal zijn?

Gaat de staatssecretaris akkoord met de conclusie en met het voorstel van onder anderen de voorzitter van de Vaste Commissie van de Lokale Politie om veel meer in te zetten op verkeerseducatie, zodat het repressieve optreden niet tot onhaalbare niveaus moet worden uitgebreid? Is de staatssecretaris van plan om die educatieve aanpak meer en vooral structurele kansen te geven? Ik herhaal nogmaals dat ik het plan voor de systematische alcoholtests steun. Het is mijn ervaring dat de politiediensten vaak hevig reageren, maar daarna de staart intrekken.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Une intensification des contrôles d'alcoolémie a à nouveau été réclamée lors des États généraux de la sécurité routière du 11 mai 2011. L'objectif quantitatif est de parvenir à court terme à contrôler chaque année un automobiliste sur cinq et à moyen terme un automobiliste sur trois. En chiffres absolus, cela représente 1,2 million d'alcootests par an, au lieu des 700 000 actuels, dans un premier temps et plus de 2 millions ultérieurement. En Belgique, 6 850 000 véhicules sont immatriculés, ce qui veut dire que même en réalisant 2 millions de contrôles d'alcoolémie par an, nous ne parviendrons pas encore à un contrôle tous les trois ans.*

La ministre de l'Intérieur a confirmé cet objectif et les polices fédérale et locale pourront donc effectuer davantage de contrôles d'alcoolémie dans les prochaines années.

C'est pourquoi on cherche avant tout à acquérir de nouveaux appareils d'alcootests qui permettront à la police de travailler plus rapidement et donc d'effectuer davantage de contrôles. Les nouveaux appareils sont prévus pour 2013 et nous devrions donc pouvoir atteindre l'objectif d'1,2 million de contrôles d'ici 2015.

Dire qu'il ne sera possible d'intensifier les alcootests que moyennant le recrutement de davantage de policiers est donc faux. Il faudra plutôt profiter d'une amélioration de l'efficacité et de la productivité de la police. L'appareil « sampling », qui détecte la présence d'alcool chez le conducteur sans que celui-ci soit soumis à un véritable test d'haleine, est actuellement expérimenté.

Je ne vois donc pas pourquoi le principe « arrêter = souffler », qui est déjà appliqué par la police fédérale de la route, ne pourrait pas l'être par la police locale. Nous savons en effet qu'il faut accroître sensiblement le risque subjectif d'être pris en défaut pour le conducteur qui roule sous influence de l'alcool. Actuellement, un Belge risque de devoir souffler dans le ballon une fois tous les huit ans. Selon l'IBSR, il devrait s'agir d'une fois tous les trois ans. Les études montrent par ailleurs qu'une augmentation du risque d'être pris modifie le comportement.

Nous devons en outre poursuivre nos efforts d'éducation et mener des campagnes pour convaincre chacun que conduire et boire ne sont pas compatibles. Nous devons cependant parallèlement augmenter le nombre de contrôles car un risque accru d'être pris en défaut est le meilleur moyen de modifier les mentalités.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je partage tout à fait le point de vue défendu par le secrétaire d'État dans sa réponse.*

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 11 mei 2011 werd de vraag herhaald om het aantal alcoholcontroles op te drijven. De kwantitatieve doelstelling bestaat erin dat op korte termijn jaarlijks een op vijf autobestuurders en op middellange termijn jaarlijks een op drie autobestuurders zou worden gecontroleerd. In absolute cijfers betekent dit dat de 700 000 ademtests die nu worden uitgevoerd, in een eerste fase naar 1,2 miljoen tests per jaar worden opgedreven en in een tweede fase naar iets meer dan 2 miljoen. Er zijn in België 6 850 000 wagens ingeschreven, wat betekent dat we zelfs met 2 miljoen ademtests per jaar nog niet aan gemiddeld één controle om de drie jaar komen.*

De minister van Binnenlandse Zaken heeft die doelstellingen bevestigd, zodat zowel de federale als de lokale politie de komende jaren meer alcoholcontroles moeten kunnen uitvoeren.

Daarvoor wordt in de eerste plaats gemikt op de aanschaf van nieuwe alcoholtestapparaten, die de politie in staat moeten stellen om veel sneller te werken en dus meer ademtests af te nemen. De nieuwe apparaten zijn gepland voor 2013, zodat tegen 2015 zeker de vooropgestelde 1,2 miljoen ademtests moeten kunnen worden gehaald.

Het zal dus niet zo zijn dat er alleen maar meer alcoholcontroles kunnen worden uitgevoerd indien er meer politiepersoneel wordt aangeworven. We zullen het inderdaad meer moeten hebben van een grotere efficiëntie en productiviteit bij de politie. Zo worden nu experimenten uitgevoerd met het zogenaamde sampling-toestel, dat de neus van de politiemans vervangt. Het gaat om een voorselectietoestel dat de aanwezigheid van alcohol vaststelt bij de bestuurder zonder dat hij aan een echte ademtest wordt onderworpen.

Ik zie dus niet goed in waarom het principe 'stoppen = blazen', dat door de federale wegpolitie nu al wordt toegepast, ook niet door de lokale politie kan worden toegepast. We weten immers dat de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol in ons land gevoelig moet stijgen. Op dit ogenblik riskeert een Belg dat hij gemiddeld één keer om de acht jaar in het zakje moet blazen. Volgens het BIVV zou dat één keer om de drie jaar moeten zijn. Studies geven ook aan dat een verhoging van de pakkans tot een gedragswijziging leidt.

Daarnaast moeten we ook blijven inzetten op verkeerseducatie en campagnes om een draagvlak te creëren voor het idee dat rijden en drinken niet samengaan. Toch moeten we het aantal controles blijven opvoeren, want een grotere pakkans is het beste middel om een mentaliteitswijziging tot stand te brengen.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Ik sluit me volledig aan bij wat de staatssecretaris in zijn duidelijke antwoord heeft gezegd.*

Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'utilisation abusive de véhicules agricoles sur nos routes» (n° 5-1316)

M. Huub Broers (N-VA). – J'ai été consterné de constater que des véhicules agricoles étaient souvent utilisés sur nos routes pour d'autres transports que ceux liés à l'exploitation agricole, par exemple pour l'exploitation forestière, pour des travaux de terrassement et même pour des transports industriels. Ces véhicules dépassent souvent la vitesse maximale autorisée des véhicules agricoles. Dans de petits villages, cela peut créer des situations très dangereuses. Il s'agit en outre d'une concurrence déloyale vis-à-vis du secteur des transports. Les véhicules agricoles n'ont pas besoin de licence de transport, d'eurovignette ni de tachygraphe, leurs conducteurs n'ont pas besoin de permis C et les véhicules roulent au diesel rouge.

Cette année, le secrétaire d'État a lancé l'idée de plaques minéralogiques spécifiques pour les tracteurs utilisés dans l'agriculture. Cette piste soulève de nombreuses questions et ne laisse pas les différents acteurs insensibles.

Où en est cette proposition ? Cette plaque spécifique et la réglementation à ce sujet sont-elles en préparation ou bien cette piste est-elle abandonnée ?

Le secrétaire d'État peut-il me donner un aperçu des entretiens qu'il a eus à ce sujet avec les acteurs concernés, comme le Boerenbond et le secteur des transports ? Je sais que ma question est embarrassante mais la mise en péril de la sécurité dans les villages ruraux me contraint à la poser. La sécurité est en péril, non seulement en journée et en semaine mais aussi la nuit et les week-ends.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Je me réfère à ma réponse à la question n° 185 de Jef Van den Bergh, publiée au Bulletin des Questions et Réponses n° 53-041 du 29 septembre 2011, p. 210, de la Chambre des représentants.

Je suis tout à fait d'accord avec M. Broers : certains abusent du régime favorable instauré par les pouvoirs publics pour les véhicules agricoles. L'utilisation de diesel rouge est une forme de concurrence déloyale vis-à-vis des vrais transporteurs. De plus, les dérogations relatives à la vitesse, au permis de conduire, à l'eurovignette et même à la charge par essieu jouent en défaveur du secteur des transports. Il est non seulement question de concurrence déloyale mais aussi d'accises éludées et d'un contournement de la réglementation sur la sécurité routière.

Nous persistons à rechercher des solutions. Une des pistes consiste à attribuer une plaque minéralogique spécifique aux véritables véhicules agricoles. Je ne me prononce toutefois pas définitivement à ce sujet tant que la police, l'IBSR et les secteurs concernés n'ont pas pris position.

Le problème soulevé par M. Broers est réel. Il se passe des choses anormales et nous devons réagir mais je dois d'abord être sûr que toutes les ficelles dont on use et abuse actuellement sont éliminées. Ce ne sont pas les véritables

Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen op onze wegen» (nr. 5-1316)

De heer Huub Broers (N-VA). – Tot mijn ontsteltenis moet ik vaststellen dat op onze wegen heel vaak landbouwvoertuigen worden gebruikt voor ander vervoer dan aan landbouw gerelateerde zaken, bijvoorbeeld voor de bosbouw, voor grondwerken en zelfs voor industrieel vervoer. Vaak rijden die voertuigen dan sneller dan de maximaal toegelaten snelheid voor landbouwvoertuigen. Dat kan in kleine dorpen tot zeer gevaarlijke en onveilige situaties leiden. Bovendien betekent het oneerlijke concurrentie tegenover de transportsector. Landbouwvoertuigen hebben geen vervoersvergunning, eurovignet of tachograaf nodig, hun bestuurders hebben geen rijbewijs C nodig, de voertuigen rijden met rode diesel.

Eerder dit jaar lanceerde de staatssecretaris het idee van specifieke nummerplaten voor tractoren die in de landbouw worden ingezet. Dat denkspoor roept heel wat vragen op en laat de verschillende actoren niet onberoerd.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat voorstel? Is zo'n specifieke nummerplaat en de regelgeving daaromtrent in de maak of is dat denkspoor verlaten?

Kan de staatssecretaris mij ook een overzicht geven van de gesprekken die hierover al zijn gevoerd met de betrokken actoren zoals de Boerenbond en de transportsector? Ik weet dat het een vervelende vraag is, maar de veiligheidssituatie in de landelijke dorpen dwingt me ze te stellen. De veiligheid komt echt in het gedrang niet alleen overdag en in de week, maar ook 's nachts en in de weekends.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 185 over hetzelfde onderwerp, van de heer Jef Van den Bergh, gepubliceerd in het Bulletin van Schriftelijke vragen en antwoorden 53-041 van 29 september 2011, blz. 210, van de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Ik ben het volledig met de heer Broers eens dat misbruik wordt gemaakt van het gunstige regime dat de overheid heeft ingesteld voor landbouwvoertuigen. Het gebruik van rode diesel is een vorm van oneerlijke concurrentie tegenover de echte transporteurs. Daarnaast zijn de toegestane afwijkingen met betrekking tot de snelheid, het rijbewijs, het eurovignet en zelfs de asdruk met betrekking tot de bandenspanning en de bandenbreedte, elementen die in het nadeel spelen van de transportsector. Er zijn heel wat scheeftrekkingen en er worden achterpoortjes gebruikt. Het gaat niet alleen om oneerlijke concurrentie, maar ook worden accijnzen ontdoken en wordt de reglementering inzake verkeersveiligheid omzeild.

We blijven naar oplossingen zoeken. Een idee is de toekenning van een specifieke nummerplaat aan de echte landbouwvoertuigen. Ik doe hierover echter geen definitieve uitspraak zolang de politie, het BIVV en de betrokken

agriculteurs qui sont impliqués dans de telles pratiques mais il n'est pas aisé de réduire les abus : ceux qui font un usage abusif des véhicules agricoles doivent être considérés comme des transporteurs ordinaires, même s'ils accomplissent l'essentiel de leurs prestations dans le secteur agricole.

M. Huub Broers (N-VA). – *Je partage le point de vue du secrétaire d'État. Je suis moi-même fils d'agriculteurs et je sais que les véritables agriculteurs ne sont pas responsables des abus. La réponse à la question de M. Van den Bergh ne m'a donc pas surpris.*

Il faut trouver une solution car, dans la situation actuelle, les accidents graves sont inévitables. Les agriculteurs eux-mêmes sont demandeurs car les abus portent injustement atteinte à leur réputation.

Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la réglementation des vols d'hélicoptère» (n° 5-1317)

M. Patrick De Groote (N-VA). – *À en croire la presse, le secrétaire d'État à la Mobilité projette un nouvel arrêté ministériel qui limiterait les décollages et les atterrissages sur des terrains non bâtis. Selon un article du « Nieuwsblad », s'envoler ou se poser en dehors d'un aéroport ou d'un héliport est permis en principe, pour autant que ce soit exceptionnel. Le mot « exceptionnel » poserait néanmoins des problèmes d'interprétation. On se plaint depuis belle lurette du bruit des hélicoptères. L'article évoquait une avalanche de plaintes liées à des baptêmes de l'air au port d'Anvers.*

Que veut réguler le secrétaire d'État ? S'agit-il des décollages et des atterrissages sur un terrain ouvert et/ou des baptêmes de l'air ? Quelle est la définition de « exceptionnel » ? Quelles sont les conditions ?

Combien d'infractions à l'arrêté ministériel du 24 décembre 1970 a-t-on constatées ? Pourquoi est-ce seulement maintenant qu'on veut régler ?

L'augmentation du nombre d'héliports et du nombre d'hélicoptères ne requiert-elle pas de réglementation supplémentaire ?

Les plaintes contre les baptêmes de l'air au port d'Anvers ne sont-elles liées qu'aux aérodromes civils, permanents ou temporaires, ou s'agit-il de « terrains non bâtis » ?

S'est-on concerté avec les régions, puisqu'elles sont compétentes en matière d'environnement (y compris les nuisances sonores), d'aménagement du territoire etc. ?

Le nouvel arrêté ministériel prévoit-il des modalités d'exception ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint

sectoren zich erover niet hebben uitgesproken.

De heer Broers kaart hoe dan ook een reëel probleem aan. Er gebeuren zaken die niet koosjer zijn. We moeten daartegen optreden, maar we moeten er wel zeker van zijn dat alle achterpoortjes, die momenteel gretig worden gebruikt en misbruikt, worden gesloten. Het zijn niet de echte landbouwers die bij dergelijke praktijken betrokken zijn. Het is echter niet zo makkelijk de misbruiken te beteugelen: degenen oneigenlijk gebruik maken van landbouwvoertuigen moeten bij de gewone transporteurs ondergebracht worden, ook al verrichten ze hoofdzakelijk prestaties voor de landbouwsector verrichten.

De heer Huub Broers (N-VA). – Ik ben het met de staatssecretaris eens. Ik ben zelf een landbouwerszoon en ik weet dus dat de echte landbouwers niet verantwoordelijk zijn voor het misbruik. Het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Van den Bergh heeft me dan ook niet verbaasd.

Er moet hoe dan ook een oplossing komen want zware ongevallen zijn onvermijdelijk. Ook de landbouwers zelf zijn vragende partij voor een oplossing want zij krijgen onverdiend een slechte reputatie.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de regeling van helikoptervluchten» (nr. 5-1317)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Volgens de pers bereidt de staatssecretaris voor Mobiliteit een nieuw ministerieel besluit voor dat het opstijgen en landen op open terrein aan banden zou leggen. Volgens een artikel in *Het Nieuwsblad* is opstijgen en landen buiten een lucht- of helihaven in principe toegelaten, op voorwaarde dat het slechts uitzonderlijk gebeurt. Het woord 'uitzonderlijk' zou echter tot interpretatieproblemen leiden. Er zijn evenwel reeds lang klachten over de geluidsoverlast van helikopters. In het artikel was sprake van klachtenregens met betrekking tot luchtdopen in de Antwerpse haven.

Wat wil de staatssecretaris specifiek reguleren? Is dat enkel het stijgen en landen op open terrein en/of luchtdopen? Wat is de definitie van 'uitzonderlijk'? Wat zijn de voorwaarden?

Hoeveel inbreuken op het huidige ministerieel besluit van 24 december 1970 zijn de afgelopen jaren vastgesteld? Waarom wordt pas nu gereguleerd?

Vergt de stijging van het aantal helihavens en het aantal helikopters geen andere bijkomende reglementering?

Hebben de klachten over luchtdopen in de Antwerpse haven enkel betrekking op permanente of tijdelijke burgerlijke luchtvaartterreinen of gaat het om 'open terrein'?

Is met de gewesten overlegd? Die zijn immers bevoegd voor milieu (inclusief geluidshinder), ruimtelijke ordening enzovoort?

Zijn in het nieuwe ministerieel besluit uitzonderingsmaatregelen met betrekking tot de toepassing van het besluit opgenomen?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit,

au premier ministre. – Mes services ont élaboré un projet d'arrêté ministériel modifiant celui du 24 décembre 1970, lequel remonte à plus de quarante ans. Cet arrêté règle les décollages et les atterrissages d'hélicoptères en dehors des aérodromes agréés, permanents ou temporaires. L'arrêté royal fixant les règles de l'air couvre suffisamment les autres phases de vol.

Le mot « exceptionnel » n'apparaît pas dans l'arrêté ministériel de 1970, contrairement à ce que le « Nieuwsblad » laissait croire. En outre, les conditions particulièrement souples contenues dans l'arrêté actuel ont permis à certains pilotes d'invoquer ledit arrêté royal pour des vols qui auraient en fait dû partir d'un hélicoptère permanent ou temporaire. À présent, on abuse un peu de la réglementation souple élaborée voilà quarante ans, lorsqu'il y avait beaucoup moins d'hélicoptères.

Le nouveau projet exclut les mouvements qui doivent avoir lieu sur un aérodrome agréé. Pour éviter tout malentendu, les décollages et les atterrissages dans le cadre d'un baptême de l'air sont également exclus. Ces mouvements pourront, comme jadis et maintenant, se faire sur un hélicoptère permanent ou temporaire, si celui-ci est agréé par la Direction générale du Transport aérien (DGTA). La surveillance et la sécurité en seront améliorées.

La direction Inspection de la DGTA, compétente en la matière, n'a relevé qu'une infraction en 2011 et trois en 2010. C'est très peu, pour la bonne raison que l'arrêté en question permet une interprétation large. Des procès-verbaux ont été établis et transmis au parquet. À l'occasion d'une de ces infractions, l'Inspection a fait formellement arrêter les activités sur un terrain.

Non seulement le nombre d'hélicoptères a fortement augmenté depuis 1970, on en « abuse » aussi davantage, notamment pour des baptêmes de l'air et des vols taxi non autorisés. Mais aucune infraction ne peut être constatée, car les dispositions de l'arrêté ministériel permettent beaucoup de latitude.

L'arrêté ministériel du 24 décembre 1970 ne règle qu'un aspect des vols d'hélicoptère, à savoir les décollages et les atterrissages hors aérodromes. À l'instar des vols en avion, ceux en hélicoptère sont strictement réglementés, entre autres sur le plan de la formation des pilotes, des licences et des contrôles médicaux, de l'état et de l'entretien des appareils, des conditions des hélicoptères, des règles de l'air et des conditions auxquelles sont soumis les baptêmes de l'air. Cette réglementation se base en outre sur des prescriptions européennes et internationales.

Renseignement pris, en 2011, la DGTA n'a pas encore reçu de plainte relative à des baptêmes de l'air dans le port d'Anvers ou environs. Il me paraît peu vraisemblable que des plaintes soient issues d'une zone portuaire, parce qu'elles sont généralement déposées par les riverains, inexistants dans une telle zone.

Dans son interview au « Nieuwsblad », le commandant de l'aéroport d'Anvers-Deurne parle de plaintes d'habitants contre des survols d'hélicoptère qui ne partent ni n'arrivent sur son aéroport. Il ne dispose par conséquent pas d'informations fiables sur ces hélicoptères et on se demande quel est le fondement de son affirmation selon laquelle le

toegevoegd aan de eerste minister. – Mijn diensten hebben een ontwerp van ministerieel besluit uitgewerkt om het ministerieel besluit van 24 december 1970, dat ondertussen ruim veertig jaar oud is, aan te passen. Dat besluit regelt het opstijgen en het landen van helikopters buiten de permanent of tijdelijk erkende luchtvaartterreinen. De andere fasen van de vlucht worden voldoende geregeld door het koninklijk besluit tot vaststelling van de vliegverkeersregelen.

*In het ministerieel besluit van 1970 komt de term 'uitzonderlijk' niet voor, in tegenstelling tot wat *Het Nieuwsblad* liet uitschijnen. Samen met de bijzonder soepele voorwaarden in het huidige besluit heeft dat ertoe geleid dat een aantal piloten voor bepaalde vluchten een beroep deden op dat ministerieel besluit, hoewel de vluchten feitelijk vanaf een tijdelijke of permanente helihaven zouden moeten geschieden. De soepele regeling die veertig jaar geleden is uitgewerkt, toen er veel minder helikopters waren, wordt momenteel een beetje misbruikt.*

In het nieuwe voorstel worden bewegingen die thuis horen op een erkend luchtvaartterrein uitgesloten. Voor alle duidelijkheid worden ook opstijgingen en landingen in het kader van luchtdopen expliciet uitgesloten. Die bewegingen kunnen, zoals vroeger en nu, plaatsvinden op een permanente of tijdelijke helihaven, op voorwaarde dat die door het Directoraat-generaal van de Luchtvaart, DGLV, is erkend. Dat komt de controle en de veiligheid ten goede.

In 2011 heeft de bevoegde directie Inspectie van het DGLV één inbreuk op het ministerieel besluit van 24 december 1970 vastgesteld en in 2010 drie inbreuken. Dat zijn er zeer weinig, om de eenvoudige reden dat het desbetreffende besluit een soepele interpretatie mogelijk maakt. Er werden processen-verbaal opgesteld en naar het parket opgestuurd. Bij een van de inbreuken heeft de Inspectie de activiteiten op een terrein formeel stopgezet.

Niet alleen is het aantal helikopters sterk toegenomen, zeker ten opzichte van 1970, ook wordt er meer en meer 'misbruik' van gemaakt, zoals voor luchtdopen of taxivluchten zonder toelating. Omdat de bepalingen van het ministerieel veel soepelheid toelaten, kan echter geen inbreuk worden vastgesteld.

Het ministerieel besluit van 24 december 1970 regelt slechts één bijzonder aspect van het helikoptervliegen, namelijk het landen en opstijgen buiten luchtvaartterreinen. Net zoals het vliegen met een vliegtuig, is helikoptervliegen streng gereguleerd, onder meer op het vlak van scholing van helikopterpiloten, de pilotenlicenties en medische keuringen, de luchtwaardigheid en onderhoud van de helikopters, de voorwaarden voor helihavens, de vliegverkeersregels en de voorwaarden voor het uitvoeren van luchtdopen. De reglementering is bovendien gebaseerd op Europese en internationale voorschriften.

Uit navraag blijkt dat het DGLV in 2011 nog geen enkele klacht gekregen heeft met betrekking tot luchtdopen in de Antwerpse haven of in de nabije buurt. Het lijkt weinig waarschijnlijk dat er klachten komen uit een havengebied, omdat klachten meestal afkomstig zijn van omwonenden, en die zijn er in een havengebied niet.

*De door *Het Nieuwsblad* geïnterviewde luchthavencommandant van Antwerpen-Deurne verwijst naar*

tintamarre vient surtout des organisateurs de baptêmes de l'air.

Par ailleurs, l'avis positif du bourgmestre est toujours requis pour un baptême de l'air.

Le 30 mars 2011, le projet d'arrêté ministériel a été soumis pour avis aux régions. La Région flamande est la seule à ne pas avoir réagi jusqu'à présent.

Des nécessités opérationnelles dispensent les hélicoptères participant à des opérations de sauvetage des conditions et des restrictions fixées par l'arrêté ministériel. La faculté de déroger aux conditions minimales de décollage et d'atterrissage pour des travaux aériens de génie civil est également maintenue.

Enfin, le Directeur général de la DGTA ou son délégué peuvent autoriser, dans des cas spécifiques, des décollages ou des atterrissages en dehors des aérodromes. La plupart du temps, ces mouvements devront avoir lieu sur un aérodrome agréé, serait-il temporaire.

M. Patrick De Groot (N-VA). – *Je me réjouis d'entendre le secrétaire d'État se distancier de son porte-parole. Celui-ci affirmait, dans l'article de presse à l'origine de ma question, que décollages et atterrissages en dehors d'un aéroport ou d'un héliport sont en principe admis, pour autant que cela reste exceptionnel, mais que le mot « exceptionnel » tendait à être interprété largement de nos jours.*

J'ai relu l'arrêté ministériel du 24 décembre 1970 et, en effet, le mot « exceptionnel » n'y figure pas. Cet arrêté n'offre d'ailleurs guère de marge. L'article 2 stipule que les atterrissages et les décollages d'hélicoptères en dehors des aérodromes ne sont pas autorisés à l'intérieur des villes et parties agglomérées de communes, sauf le cas où des hélicoptères doivent y participer à des opérations de sauvetage. C'est très clair.

Je rejoins la réponse du secrétaire d'État. L'arrêté ministériel du 24 décembre 1970 ne porte que sur un aspect de la navigation aérienne, à savoir les décollages et les atterrissages hors aérodrome. J'espère que le secrétaire d'État continue à suivre le dossier. Je pense que son porte-parole s'est trompé lorsqu'il a évoqué de possibles exceptions dans l'arrêté.

Toutefois, si le secrétaire d'État caressait l'idée d'admettre des exceptions, je lui soumets une suggestion. Il y a quelques années, je lui avais posé une question sur la zone d'exclusion aérienne au-dessus de Laeken. Relève-t-elle aussi des exceptions, ou bien l'hélicoptère rouge du prince Philippe, que la ministre Durant avait autorisé à atterrir dans une zone d'exclusion, sera-t-il également soumis au règlement général ?

klachten van bewoners over overvliegende helikopters, die niet op zijn luchthaven vertrekken of aankomen. Hij beschikt bijgevolg niet over sluitende informatie over die helikopters en het is dus onduidelijk op welke basis hij de uitspraak dat 'die heliherrie vooral komt van bedrijven die luchtdopen organiseren' doet.

Voor luchtdopen is bovendien steeds het positief advies van de burgemeester vereist.

Het ontwerp van ministerieel besluit werd op 30 maart 2011 voor advies aan de Gewesten voorgelegd. Tot op heden heeft alleen het Vlaams Gewest niet gereageerd.

Uit operationele noodzaak zijn de voorwaarden en beperkingen van het ministerieel besluit niet van toepassing op helikopters die deelnemen aan reddingsoperaties. De bestaande mogelijkheid om af te wijken van de minimale voorwaarden voor landingen en opstijgingen van helikopters die ten behoeve van de burgerlijke bouwkunde voor lichterarbeid worden gebruikt, blijft eveneens behouden.

Ten slotte kan in de specifieke gevallen waarbij opstijgingen en landingen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen niet zijn toegelaten, de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of zijn gemachtigde toestemming geven om de vluchten toch te laten doorgaan. Meestal zullen die opstijgingen en landingen dan op een – eventueel tijdelijk – erkend luchtvaartterrein moeten plaatsvinden.

De heer Patrick De Groot (N-VA). – Het verheugt me dat de staatssecretaris afstand neemt van de uitlatingen van zijn woordvoerder. In het krantenartikel, dat de rechtstreekse aanleiding voor mijn vraag was, meldde die dat opstijgen en landen buiten een lucht- of helihaven in principe is toegelaten, op voorwaarde dat het slechts uitzonderlijk gebeurt, maar dat het begrip 'uitzonderlijk' de jongste tijd nogal ruim wordt geïnterpreteerd.

Ik heb dan ook het ministerieel besluit van 24 december 1970 erop nagelezen en het klopt dat het woord 'uitzonderlijk' daar nergens in staat. Het ministerieel besluit biedt trouwens niet veel marge. Artikel 2 bepaalt dat landingen en opstijgingen van hefschroefvliegtuigen buiten de luchtvaartterreinen niet zijn toegelaten in de steden en bebouwde gedeelten van gemeenten behalve dan wanneer hefschroefvliegtuigen er aan reddingsoperaties moeten deelnemen. Dat is zeer duidelijk.

Ik sluit me dan ook aan bij het antwoord van de staatssecretaris. Het ministerieel besluit van 24 december 1970 heeft slechts betrekking op één aspect van de luchtvaart, namelijk de landingen en opstijgingen buiten de luchtvaartterreinen. Ik hoop dat de staatssecretaris de kwestie blijft opvolgen. Ik denk dat de woordvoerder van de staatssecretaris zich heeft vergist toen hij verwees naar de mogelijke uitzonderingen in het besluit.

Mocht de staatssecretaris toch het idee hebben om uitzonderingen toe te staan, dan heb ik nog de volgende suggestie. Enkel jaren geleden heb ik hem een vraag gesteld over de no-flyzone boven Laken. Valt die ook onder de uitzonderingen of zal de rode helikopter van prins Filip die van minister Durant de toelating had gekregen om te landen in een no-flyzone, ook onder de gewone regeling vallen?

Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la saturation du réseau routier belge et la formation de nombreuses files structurelles» (n° 5-1339)

M. François Bellot (MR). – Le centre de recherche Transport & Mobility Leuven analyse la mobilité et étudie les effets des mesures prévues par les pouvoirs publics avant qu'elles ne soient mises en pratique. Il a évalué que le coût supplémentaire des travaux réalisés sur le viaduc de Vilvorde était de l'ordre de 250 000 euros par jour pour les transporteurs routiers.

Cette évaluation résulte d'une estimation du nombre de camions à vingt mille par jour, avec une perte de temps d'un quart d'heure, soit cinq mille heures par jour à cinquante euros de l'heure, ce qui donne au total 250 000 euros quotidiennement. Plus la perte de temps dans les files est réduite, plus faibles sont les répercussions économiques, c'est une évidence.

Il y a bien entendu une différence entre les files accidentelles et les files structurelles.

Les files accidentelles peuvent être limitées dans un réseau routier robuste, armé pour faire face aux perturbations, notamment grâce à une capacité de réserve et des options de repli, des itinéraires de déviation et de délestage, par exemple.

Les files structurelles apparaissent quotidiennement à des endroits où le trafic est supérieur à la capacité disponible.

Sur notre réseau, de nombreuses files structurelles se créent et s'amplifient. Pour les réduire, il n'y a que deux possibilités : soit augmenter la capacité, soit réduire le trafic.

À certains endroits, il est possible d'accroître la capacité avec des interventions relativement simples, comme la réorganisation des manœuvres d'entrecroisement et des bandes de présélection ou une gestion plus intelligente des feux. Cela relève des entités fédérées.

La limitation du trafic ou la maîtrise de la demande peut se faire au moyen d'une perception kilométrique intelligente, dans laquelle le tarif dépend de la localisation et de la tranche horaire.

Monsieur le secrétaire d'État, l'importance des files structurelles s'accroît chaque année. Quelles mesures avez-vous prises en concertation avec les représentants des entités fédérées pour que les pouvoirs publics s'attaquent à ce phénomène ? Quelles stratégies estimez-vous devoir mettre en place dans les prochaines années compte tenu de la volonté de limiter la croissance du trafic routier tout en sachant que l'évolution naturelle tend vers un accroissement de ce trafic ?

M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – La gestion des infrastructures routières, y compris leur construction, leur maintenance et leur tarification, est une compétence dévolue aux Régions. L'État fédéral ne peut donc agir directement sur l'augmentation de capacité de la route ou sur une réduction de la demande aux heures de pointe via un péage de congestion, par exemple.

Toutefois, le pouvoir fédéral a, en concertation avec les

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de verzadiging van het Belgisch wegennet en de vorming van vele structurele files» (nr. 5-1339)

De heer François Bellot (MR). – Het Onderzoekscentrum Transport & Mobility Leuven analyseert de mobiliteit en bestudeert de effecten van de door de overheid geplande maatregelen alvorens die in de praktijk worden gebracht. Het heeft de bijkomende kostprijs van de werkzaamheden op het viaduct in Vilvoorde voor de wegvervoerders geëvalueerd op 250 000 euro per dag.

Dat is het resultaat van een raming van het aantal vrachtwagens op 20 000 per dag, een tijdverlies van een kwartier, of 5000 uur per dag, tegen 50 euro per uur, wat een totaal geeft van 250 000 euro per dag. Hoe minder tijdverlies in de files, hoe geringer de economische repercussies; dat is evident.

Er is uiteraard een verschil tussen accidentele en structurele files.

Accidentele files kunnen worden beperkt door een degelijk wegennet dat verstoringen kan opvangen, onder meer door reservecapaciteit en uitwijkmogelijkheden, omleidingen en alternatieve routes.

Structurele files zien we dagelijks op de plaatsen waar het aantal voertuigen de beschikbare capaciteit overschrijdt.

Op ons wegennet ontstaan almaar vaker structurele files. Om die files in te korten zijn er slechts twee mogelijkheden: meer capaciteit of minder verkeer.

Op sommige plaatsen kan de capaciteit met vrij eenvoudige ingrepen worden verhoogd, bijvoorbeeld de reorganisatie van de manoeuvres voor rijstrookwisselingen, voorsorteerstroken of een intelligenter beheer van de verkeerslichten. Dat is echter een bevoegdheid van de gewesten.

De beperking van het verkeer of de beheersing van de vraag is mogelijk met een systeem van intelligente kilometerheffing waarin het tarief afhangt van de plaats en van het tijdstip.

Mijnheer de staatssecretaris, de structurele files worden elk jaar langer. Welke maatregelen hebt u genomen in overleg met de vertegenwoordigers van de gewesten opdat de overheden dit probleem zouden aanpakken? Welke strategieën moeten volgens u in de komende jaren worden toegepast, rekening houdend met de wil om de toename van het wegverkeer te beperken en wetend dat de natuurlijke evolutie gaat in de richting van nog meer verkeer?

De heer Etienne Schoupe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Het beheer van de wegeninfrastructuur, met inbegrip van de aanleg, het onderhoud en de tarifiering ervan, is een gewestelijke materie. De federale Staat kan dus geen rechtstreekse maatregelen nemen voor een verhoogde wegcapaciteit of een verminderde vervoersvraag tijdens piekuren, bijvoorbeeld door een congestion charge, een tolheffing.

Régions, permis l'aboutissement de la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures – la directive « eurovignette » – qui autorise dorénavant une modulation des tarifs d'utilisation de certaines infrastructures pour les poids lourds en fonction de la congestion du trafic.

En ce qui concerne les véhicules légers, les États membres sont libres d'appliquer la tarification qu'ils souhaitent dans la mesure où ils respectent les dispositions générales des traités. La directive « eurovignette » offre donc un outil aux Régions pour lutter contre la congestion routière.

Le développement de systèmes de transport intelligents pour la route permet de fluidifier le trafic et d'augmenter la capacité routière sans avoir recours à des investissements lourds.

À titre d'exemple, je mentionnerai le projet européen *Easyway 2* visant à déployer des services d'information et de gestion du trafic routier auquel participent les Régions, les panneaux d'affichage variable, les aménagements de bandes d'arrêt d'urgence pour permettre leur utilisation en période de pointe pour tout type de trafic ou uniquement pour les transports publics, les bus des TEC sur l'autoroute E411, par exemple.

À l'échelon fédéral, la finalisation du projet Réseau Express Régional permettra un report modal de la voiture vers le transport public et donc une réduction de la congestion routière. L'augmentation de l'offre de places assises dans les trains circulant sur les grandes lignes pourra également limiter cette congestion en améliorant la qualité de l'offre de transport public.

M. François Bellot (MR). – Les files accidentelles deviennent vraiment très préoccupantes. À la moindre collision, les usagers sont bloqués pendant des heures et les files s'étendent rapidement sur des kilomètres, même pour des accidents sans lésions corporelles. Pourquoi la Belgique ne s'inspirerait-elle pas des systèmes en vigueur en France et en Grande-Bretagne ? Dans ces deux pays, après avoir pris les clichés de circonstance, les dépanneurs disposent d'une heure pour tout dégager, au besoin en utilisant des bulldozers.

Récemment, à la suite d'un accident survenu sur le ring, il a fallu six heures pour rétablir la situation.

Il y avait quarante-cinq kilomètres de files directes et deux cents kilomètres de files indirectes.

Je crois que l'assistance à la conduite devrait être plus développée. Il y a quelques années, je me suis rendu au Portugal en qualité de membre de la commission de l'Infrastructure de la Chambre. J'ai été impressionné par les dispositifs mis en place dans ce pays pour l'assistance à la conduite, pour la tarification et pour l'assistance individuelle, par le biais du système MTS, qui existe aussi en Allemagne. En Belgique, nous ne sommes pas couverts par ce système. Je ne sais pas pourquoi. Il permet aux GPS installés à bord des véhicules de corriger automatiquement l'itinéraire initial en fonction des événements qui se déroulent sur la route. Si j'ai bien compris, le fonctionnement est basé sur l'interaction entre le sol, le satellite et les sociétés gérant le système. Pourquoi la Belgique ne suit-elle pas l'exemple du Portugal en adhérant aussi au système MTS ?

De federale overheid heeft echter, in samenspraak met de gewesten, de goedkeuring mogelijk gemaakt van de richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen – 'het eurovignet' –, die voortaan de mogelijkheid biedt de tarieven voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen door zware vrachtwagens te moduleren volgens de verkeersdrukte.

Voor de lichte voertuigen kunnen de lidstaten de door hen gewenste tarieven vrij toepassen, op voorwaarde dat ze de algemene bepalingen van de verdragen naleven. Met de eurovignetrichtlijn beschikken de gewesten dus over een instrument om de verkeersdrukte te bestrijden.

De ontwikkeling van intelligente systemen voor het wegvervoer kan het verkeer vlotter laten doorstromen en de wegcapaciteit verhogen zonder zware investeringen.

Bij wijze van voorbeeld verwijs ik naar het Europees project 'Easyway 2', waar de gewesten aan deelnemen, dat opgezet is voor de oprichting van diensten voor verkeersinformatie en -beheer, variabele borden, de aanleg van pechstroken die in de piekuren kunnen worden gebruikt door alle voertuigen of uitsluitend door het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door de bussen van de TEC op de E411.

Op het federale niveau biedt de afwerking van het Gewestelijk Expresnet de mogelijkheid om te schakelen van de auto naar het openbaar vervoer, met minder verkeersopstoppingen tot gevolg. Ook de verhoging van het aantal zitplaatsen in de treinen op de grote lijnen kan die opstoppingen beperken omdat daarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt verbeterd.

De heer François Bellot (MR). – *De accidentele files worden werkelijk zorgwekkend. Bij de minste botsing zitten weggebruikers uren vast en ontstaan er al snel kilometerlange files, zelfs bij ongevallen zonder lichamelijk letsel. Waarom laat België zich niet inspireren door de systemen die in Frankrijk en Groot-Brittannië worden toegepast? In die twee landen beschikken de takelaars, nadat de noodzakelijke foto's van de situatie zijn genomen, over een uur om de weg vrij te maken, eventueel door bulldozers in te zetten.*

Onlangs had men na een ongeval op de Ring zes uur nodig om de situatie opnieuw te normaliseren.

Er stond vijftien kilometer directe en tweehonderd kilometer indirecte file.

Volgens mij moet de hulp bij het rijden nog meer worden ontwikkeld. Enkele jaren geleden was ik in Portugal als lid van de commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Ik was onder de indruk van de maatregelen die in dat land zijn ingevoerd voor de hulp bij het rijden, de tarifiering en de individuele bijstand, aan de hand van het systeem dat ook in Duitsland bestaat. In België worden we door dat systeem niet gedekt. Ik weet niet waarom niet. Het biedt de in de auto geïnstalleerde gps de mogelijkheid de oorspronkelijke route automatisch te corrigeren, naargelang van de gebeurtenissen die zich op de weg voordoen. Als ik het goed begrepen heb, is de werking ervan gebaseerd op de interactie tussen de aarde, de satelliet en de ondernemingen die het systeem beheren. Waarom volgt

Le transfert modal entre la route et le chemin de fer est un vœu pieux. Sans le frein que représente l'augmentation substantielle du prix de l'énergie, la situation serait encore plus alarmante. En 2009, une étude a montré que, dans les régions d'Anvers et de Bruxelles notamment, nous allions vers une congestion du trafic pendant plus de la moitié de la journée de travail, du lundi au vendredi.

Il faudrait vraiment que les Régions réagissent, éventuellement avec l'appui de l'État fédéral. Si ce n'est pas le cas, notre économie en pâtira. En outre, cette situation déplorable a des effets négatifs pour la santé des personnes. Tous les jours, trop de gens, beaucoup trop de gens, sont excessivement stressés.

Pour toutes ces raisons, je plaide en faveur d'une approche volontariste, en tout cas en ce qui concerne l'assistance à la conduite et la tarification pour les poids lourds. Cette approche doit être pluridimensionnelle. À quoi bon en effet taxer les poids lourds si les recettes ne sont pas affectées à l'amélioration des conditions de roulage des automobilistes ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Monsieur Bellot, c'est à juste titre que vous faites une distinction entre problèmes structurels et problèmes ponctuels.

L'assistance à la conduite devrait devenir une réalité dans notre pays dans quelques années puisque les Régions ont admis le principe. Certains espèrent que ce sera le cas dès 2013 mais je ne suis pas aussi optimiste. L'application intelligente passera par le recours aux satellites, l'installation d'un modem dans les voitures et la diffusion automatique des informations à l'ensemble des usagers. L'obligation imposée aux poids lourds par l'Union européenne est un bon point de départ mais la gestion efficace des problèmes structurels exigera de prendre l'ensemble des véhicules en considération.

Le recours à un satellite, quel qu'il soit, sera une condition *sine qua non*. Personnellement, je préconise le système européen Galileo dont l'application n'interviendra probablement pas avant 2014.

Les Allemands ont certes perfectionné leur système au fil du temps mais il présente toujours un inconvénient majeur : il faut absolument avoir des « ponts » à toutes les entrées et sorties des grands axes routiers, faute de quoi les camionneurs utilisent les routes secondaires pour ne pas avoir à s'acquitter de la taxe, ce qui expose les villages implantés le long des routes nationales à d'importantes nuisances.

À mon avis, un bon système doit reposer sur une technologie permettant d'exercer une surveillance générale de tous les véhicules, sur l'ensemble du réseau.

S'agissant de l'affectation du produit des taxes, les Régions sont souveraines. Certaines l'utiliseront pour équilibrer leurs comptes, d'autres l'emploieront pour améliorer la gestion du trafic sur le plan structurel. Je ne puis me prononcer à cet égard mais je suis d'avis qu'une meilleure gestion et une meilleure utilisation des infrastructures routières ne pourraient qu'aider les Régions et les communes.

En ce qui concerne les files ponctuelles, souvent dues à des accidents, la prise de position de *Touring Secours*, qui estime

België het voorbeeld van Portugal niet en sluiten we ons niet aan bij het MTS-systeem?

De omschakeling van de weg naar het spoor is een vrome wens. Zonder de beperking die de aanzienlijke stijging van de brandstofprijzen met zich meebrengt, zou de situatie nog alarmerender zijn. In 2009 toonde een studie aan dat we onder meer in de Antwerpse en Brusselse regio's afstevenden op verkeersopstoppingen gedurende meer dan de helft van de werkdagen, van maandag tot vrijdag.

De gewesten moeten absoluut reageren, eventueel met de steun van de federale Staat. Als dat niet gebeurt, zal onze economie daaronder lijden. Die betreurenswaardige situatie zal bovendien negatieve gevolgen hebben voor de volksgezondheid. Veel te veel mensen zijn elke dag te zwaar gespannen. Om al die redenen pleit ik voor een voluntaristische aanpak, alleszins wat betreft de hulp bij het rijden en de tarifiering voor zware vrachtwagens. Die aanpak moet multidimensionaal zijn. Tot wat dienen immers de heffingen voor de zware vrachtwagens als de opbrengst niet wordt aangewend voor de verbetering van de rijomstandigheden van de automobilisten?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Mijnheer Bellot, u maakt terecht het onderscheid tussen de structurele en occasionele problemen.

De hulp bij het rijden zou in ons land over enkele jaren een realiteit moeten zijn, aangezien de gewesten het principe hebben aanvaard. Sommigen hopen dat dit gerealiseerd zal zijn tegen 2013, maar ik ben niet zo optimistisch. De intelligente toepassing zal gebeuren aan de hand van satellieten, de installatie van een modem in de auto's en de automatische verspreiding van informatie aan alle weggebruikers. De door de Europese Unie aan de zware vrachtwagens opgelegde verplichting is een goed startpunt, maar voor een efficiënt beheer van de structurele problemen zullen alle voertuigen in overweging moeten worden genomen.

Het inschakelen van een satelliet, welke dan ook, zal een conditio sine qua non zijn. Persoonlijk beveel ik het Europese systeem Galileo aan, dat waarschijnlijk niet voor 2014 zal kunnen worden toegepast.

De Duitsers hebben hun systeem in de loop der tijd zeker geperfectioneerd, maar het vertoont nog altijd een groot nadeel: er moeten absoluut 'bruggen' zijn bij alle in- en uitritten van de grote verkeersaders, want anders gebruiken de vrachtwagenchauffeurs de secundaire wegen om de heffing te omzeilen. Dat veroorzaakt dan weer een enorme overlast voor de dorpen langs de nationale wegen.

Ik ben van oordeel dat een goed systeem moet berusten op een technologie die een algemeen toezicht op alle voertuigen op het hele wegennet mogelijk maakt.

De gewesten kunnen autonoom beslissen over de aanwending van de opbrengst van de heffing. Sommige zullen ze gebruiken om hun rekeningen in evenwicht te brengen, andere om het beheer van het verkeer structureel te verbeteren. Ik kan me daar niet over uitspreken, maar vind dat een beter beheer en een beter gebruik van de wegeninfrastructuur alleen maar in het voordeel kan zijn van de gewesten en de gemeenten.

qu'il faut dégager la route le plus rapidement possible, même quand il y a des blessés ou des morts, a provoqué un tollé général. *Touring Secours* a commis une petite erreur, même si cela donne à réfléchir, car il me semble que lorsqu'il y a des blessés – graves ou légers – ou des morts, les services compétents doivent pouvoir procéder aux constatations permettant d'établir les responsabilités. Mais je suis d'avis que la police pourrait intervenir plus rapidement quand il n'y a que de petits dégâts matériels. En tout cas, l'introduction de l'assistance à la conduite permettra d'avertir plus rapidement les conducteurs et de leur conseiller des itinéraires alternatifs.

M. François Bellot (MR). – En cas d'accident, il faut effectivement établir les responsabilités. Cependant, il n'est pas normal de devoir attendre des heures après l'appel lancé par la police de la route avant de voir arriver sur les lieux l'expert désigné par le parquet. Par ailleurs, quand un poids lourd est sur le flanc, il faudrait que les moyens appropriés soient déployés immédiatement. Quand un camion transportant des céréales se retourne sur le ring de Bruxelles, sans qu'il y ait de blessé, ce ne sont pas des riverains qui doivent intervenir avec des pelles et des seaux. Les moyens sont trop souvent inappropriés.

La plupart du temps, la police se contente d'appeler le premier dépanneur sur sa liste. La police fédérale ne possède même pas d'inventaire des moyens dont disposent les différents dépanneurs.

L'adoption de quelques mesures simples, pratiques, permettraient un gain considérable de temps. Il n'est même pas nécessaire de légiférer. Un peu de bons sens suffirait.

(La séance est levée à 11 h 35.)

Wat betreft de occasionele files, vaak als gevolg van een ongeval, heeft het standpunt van Touring Wegenhulp, dat van oordeel is dat de weg na een ongeval zo snel mogelijk vrij moet worden gemaakt, zelfs wanneer er doden en gewonden zijn, algemeen protest veroorzaakt. Touring Wegenhulp heeft zich hier enigszins vergist, ook al geeft dat stof tot nadenken, want het lijkt me dat de bevoegde diensten bij een ongeval met licht- of zwaargewonden de noodzakelijke vaststellingen moeten kunnen doen om de verantwoordelijkheden vast te leggen. Ik ben echter van oordeel dat de politie sneller zou kunnen optreden wanneer er alleen stoffelijke schade is. Met de invoering van de hulp bij het rijden zouden de bestuurders in ieder geval sneller kunnen worden gewaarschuwd en zou men hen alternatieve routes kunnen aanbevelen.

De heer François Bellot (MR). – Bij een ongeval moeten de verantwoordelijkheden inderdaad worden vastgelegd. Toch is het niet normaal dat men na de oproep van de wegpolitie nog uren moet wachten op de deskundige die door het parket is aangesteld. Wanneer een zware vrachtwagen gekanteld is, moeten onmiddellijk gepaste middelen worden ingezet. Als een vrachtwagen met graan over de kop gaat op de Brusselse ring, zonder dat daarbij gewonden vallen, zijn het niet de omwonenden die met schoppen en emmers moeten helpen opruimen. Al te vaak worden onaangepaste middelen ingezet.

Meestal beperkt de politie zich tot het oproepen van het eerste takelbedrijf op haar lijst. De federale politie bezit zelfs geen inventaris van de middelen die de verschillende takelbedrijven kunnen inzetten.

Enkele eenvoudige en praktische maatregelen zouden al een aanzienlijke tijdswinst opleveren. Daarvoor hoeft zelfs niet wetgevend te worden opgetreden. Wat gezond verstand volstaat.

(De vergadering wordt gesloten om 11.35 uur.)