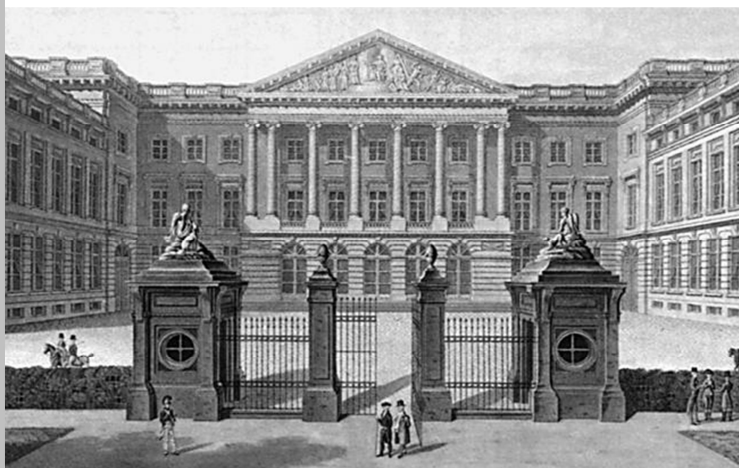


Sénat de Belgique

Session ordinaire 2012-2013



5-174COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mardi 16 octobre 2012

Séance du matin

Annales

Belgische Senaat

Gewone Zitting 2012-2013

Handelingen

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

Dinsdag 16 oktober 2012

Ochtendvergadering

5-174COM

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 Lieve Maes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la communication contradictoire de la Direction pour l'immatriculation des véhicules» (n° 5-2411)	4
Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'utilisation de caméras ANPR pour détecter les véhicules non assurés» (n° 5-2448)	5
Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le trafic lourd traversant le centre des villages» (n° 5-2308)	6
Demande d'explications de Mme Christie Morreale au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les pompes à air dans les stations-service» (n° 5-2483)	8

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de tegenstrijdige communicatie bij de Dienst inschrijving van voertuigen» (nr. 5-2411)	4
Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het gebruik van ANPR-camera's om onverzekerde voertuigen op te sporen» (nr. 5-2448)	5
Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het zwaar verkeer door dorpskernen» (nr. 5-2308)	6
Vraag om uitleg van mevrouw Christie Morreale aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de luchtpompen in benzinestations» (nr. 5-2483)	8

Présidence de Mme Christie Morreale*(La séance est ouverte à 10 h 20.)***Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la communication contradictoire de la Direction pour l'immatriculation des véhicules» (n° 5-2411)***Mme Lieve Maes (N-VA). – Bien qu'elle date de juin, ma question n'a rien perdu de sa pertinence.**Selon la presse flamande, les problèmes liés à l'introduction d'un nouveau système informatique perdurent. Il est question de longues files devant les guichets de la DIV et d'un délai d'attente atteignant six heures.**Le SPF Mobilité insiste pour que l'on utilise le plus possible webDIV, la nouvelle application en ligne pour l'immatriculation des véhicules. Celle-ci ne permet toutefois pas d'immatriculer des caravanes et des motos et est inutilisable pour les dossiers complexes d'importation.**Les collaborateurs de la DIV indiqueraient aux demandeurs que leur plaque minéralogique leur parviendrait quelques jours plus tard. Or, selon le porte-parole du SPF Mobilité, ce n'est pas le cas. Les dossiers des demandeurs qui ont fait la file pendant des heures seraient simplement ajoutés à la pile et ne seraient donc traités qu'environ cinq semaines plus tard.**Il est inacceptable que la DIV diffuse des informations contradictoires. On ne sait si cela vaut la peine de faire la file pendant des heures dans l'espoir de recevoir sa plaque quelques jours plus tard. L'amateurisme dont la DIV fait preuve dans sa communication a amené les automobilistes à faire la file pendant des heures, très certainement en vain.**Les dossiers introduits au guichet sont-ils traités ne premier lieu ou sont-ils placés dans la pile ? Autrement dit, qui dit vrai, le porte-parole ou les collaborateurs ?**Quelles mesures concrètes prend-on pour éviter ces circonstances ? Dans quel délai agiront-elles ?**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – La communication de la DIV n'a pas été contradictoire ; mais certains journalistes se sont adressés à des membres du personnel plutôt qu'aux porte-parole et n'ont pas vérifié la justesse de l'information.**La Direction Immatriculations et Homologations des Véhicules (DIV) n'a jamais caché qu'elle insistait pour que les demandes ordinaires d'immatriculation soient traitées via l'excellente application webDIV.**Le courtier d'assurance peut en effet introduire la demande***Voorzitter: mevrouw Christie Morreale***(De vergadering wordt geopend om 10.20 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de tegenstrijdige communicatie bij de Dienst inschrijving van voertuigen» (nr. 5-2411)***Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Hoewel mijn vraag al van juni dateert, is ze wellicht nog steeds relevant.**Volgens de berichtgeving in de Vlaamse pers blijven de problemen na de invoering van een nieuw computersysteem voortduren. In het artikel is sprake van lange wachtrijen aan de DIV-loketten. De wachttijden zouden oplopen tot zes uur.**De FOD Mobiliteit dringt erop aan zoveel mogelijk gebruik te maken van webDIV, de nieuwe onlineapplicatie voor de inschrijving van voertuigen. Deze kan echter niet gebruikt worden voor de aanvraag tot inschrijving van caravans en motors of bij complexe importdossiers.**De medewerkers van de DIV zouden de aanvragers meedelen dat ze hun nummerplaat enkele dagen later ontvangen. Volgens de woordvoerder van de FOD Mobiliteit klopt dat echter niet. De dossiers van de aanvragers die uren in de rij stonden, zouden gewoon op de stapel terecht komen, waardoor ook zij op een wachttijd van ongeveer vijf weken moeten rekenen.**Het is onaantvaardbaar dat de DIV tegenstrijdige informatie verspreidt. Het is niet duidelijk of het de moeite loont urenlang aan te schuiven in de hoop enkele dagen later een nieuwe nummerplaat in de brievenbus te krijgen dan wel of aanschuiven geen zin heeft en men zich moet neerleggen bij de wachttijd van vijf weken. Door deze amateuristische manier van communiceren staan er nu lange wachtrijen van mensen die hoogstwaarschijnlijk tevergeefs enkele uren staan te verkwanselen.**Graag had ik van de staatssecretaris vernomen of de dossiers die aan het loket binnenkomen eerst worden behandeld of op de stapel worden gelegd. Met andere woorden, wie heeft gelijk, de woordvoerder of de medewerkers van de DIV?**Welke concrete maatregelen worden genomen om dergelijke voorvallen te vermijden? Binnen welk tijdsbestek zal dat gebeuren?**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Er is geen tegenstrijdige communicatie geweest vanwege de DIV; wel hebben bepaalde journalisten personeelsleden aangesproken – in plaats van zich te wenden tot de woordvoerders van de FOD – en de juistheid van de informatie niet geverifieerd.**De Directie Inschrijvingen en Homologaties Voertuigen heeft er nooit een geheim van gemaakt dat ze voortdurend aandringt op de verwerking van de gewone aanvragen tot inschrijving via de uitstekende e-gov-applicatie webDIV.*

d'immatriculation, ce qui permet à son client de profiter des avantages de cette application et donc de recevoir sa plaque le lendemain. Nous constatons toutefois qu'en pratique, de nombreuses personnes déposent encore leur demande aux guichets.

En tant que service public, la DIV ne peut bien sûr pas refuser ces formulaires et elle ne le fait pas. Vu l'existence d'une alternative, le webDIV, ces formulaires ne sont toutefois pas traités directement. Les instructions à ce sujet ont été données très clairement à chaque membre du personnel concerné.

La DIV souhaite donner la priorité au traitement des formulaires de demande relatifs à des véhicules importés car ces immatriculations ne peuvent se faire via webDIV. Le personnel de la DIV est parfaitement informé des procédures à suivre et des priorités fixées par le management.

Pour éviter de telles déclarations contradictoires, on a rappelé au personnel de la DIV que seuls les porte-parole du SPF ou, dans certains cas, des responsables spécialement désignés à cette fin, sont habilités à répondre aux questions de la presse.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Je viens de recevoir la réponse à une question écrite dans laquelle je demandais des statistiques sur l'arriéré. Ces chiffres ne sont manifestement pas disponibles.*

Les courtiers ont certes accès à l'application webDIV mais rien n'est fait pour les inciter à l'utiliser.

La procédure peut certainement être améliorée. Je continuerai à suivre l'évolution de la situation.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'utilisation de caméras ANPR pour détecter les véhicules non assurés» (n° 5-2448)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Tout comme d'autres collègues, je vous ai déjà adressé plusieurs questions ainsi qu'à votre prédécesseur sur la détection des véhicules qui ne sont pas assurés. Et certaines possibilités ont déjà été évoquées.*

En juin dernier, la presse flamande a consacré plusieurs articles à l'emploi des caméras ANPR pour détecter les véhicules qui n'ont pas payé la taxe de circulation. Ces caméras spéciales peuvent lire les plaques minéralogiques, ce qui permet ensuite de vérifier, grâce à une banque de données, si le véhicule concerné a payé la taxe de circulation. Il semble, à considérer les résultats obtenus, que la méthode soit fructueuse. Cette façon de procéder a aussi été appliquée en Wallonie et à Bruxelles.

Comme les caméras ne servent qu'à lire les plaques des véhicules qui passent, il devrait être possible de les coupler à

De verzekeringsmakelaar kan immers perfect de inschrijving uitvoeren, waardoor de klant van de voordelen van deze applicatie kan genieten, namelijk de levering de dag na de aanvraag. De praktijk leert ons dat toch nog altijd veel klanten zich met hun aanvraagformulieren bij de loketten aanmelden.

Als openbare dienst kan de DIV deze aanvraagformulieren uiteraard niet weigeren en dat doet ze ook niet. Aangezien er echter een degelijk alternatief bestaat, namelijk webDIV, worden deze aanvraagformulieren niet direct behandeld. De instructies hieromtrent werden zeer duidelijk aan elk betrokken personeelslid meegedeeld.

De DIV wenst voorrang te geven aan de verwerking van aanvraagformulieren van ingevoerde voertuigen omdat die inschrijvingen niet via webDIV verwerkt kunnen worden en de aanvragers hier dus geen keuze hebben.

Alle personeelsleden van de DIV zijn goed op de hoogte van de te volgen procedures en de door het management gestelde prioriteiten.

Om dergelijke tegenstrijdige uitspraken te vermijden werden de personeelsleden van de DIV er nogmaals aan herinnerd dat enkel de woordvoerders van de FOD, of in bepaalde gevallen de hiervoor aangeduide verantwoordelijken, de vragen van de pers beantwoorden.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Ik heb inmiddels een antwoord gekregen op een schriftelijke vraag, waarin ik om cijfers verzocht met betrekking tot de achterstand. Die cijfers zijn blijkbaar niet beschikbaar.

De makelaars hebben weliswaar toegang tot de webDIV-toepassing, maar er wordt niets ondernomen om hen ertoe aan te sporen die toepassing te benutten.

De procedure is ongetwijfeld nog vatbaar voor verbetering. Ik zal de evolutie ervan volgen.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het gebruik van ANPR-camera's om onverzekerde voertuigen op te sporen» (nr. 5-2448)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – In het verleden hebben zowel ik als andere collega's zowel aan u als aan uw voorgangers reeds verschillende vragen gesteld over het opsporen van onverzekerde voertuigen. Er werden ook al verschillende mogelijkheden gesuggereerd om daar iets te doen.

In de Vlaamse pers verschenen in juni artikelen over het gebruik van zogenaamde ANPR-camera's om voertuigen op te sporen die geen verkeersbelasting betalen. Die speciale camera's kunnen de nummerplaten lezen, waarna er in een databank kan worden nagekeken of er voor de betrokken wagen al verkeersbelasting werd betaald. Uit de voorgelegde resultaten blijkt dat dit een succesvolle methode is. Ook in Wallonië en Brussel werd deze werkwijze inmiddels overgenomen.

d'autres bases de données permettant la détection d'autres éléments.

Je me demandais dès lors si cette technologie ne permettrait pas de détecter les véhicules non assurés ou ceux qui n'ont pas passé le contrôle technique. Si ce n'est pas le cas actuellement, est-ce envisagé ? Dans l'affirmative, quand cela se concrétisera-t-il ? Dans la négative, pourquoi pas ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Vous avez raison d'affirmer que la technologie utilisée pour détecter les véhicules dont la taxe de circulation est impayée pourrait aussi servir à repérer ceux qui ne sont pas assurés ou n'ont pas passé le contrôle technique. La police utilise d'ailleurs déjà des caméras ANPR dans ce but.*

La proposition de plan d'action visant à vérifier si les véhicules automobiles répondent bien aux obligations légales en matière d'assurance et de contrôle technique que j'ai reçue récemment, présente l'utilisation des caméras ANPR comme un outil de détection crucial. Cette proposition, que je vais présenter à mes collègues, fixe deux conditions pour une efficacité optimale de cet instrument. D'une part, une amélioration des bases de données est encore possible de manière à pouvoir obtenir des informations plus complètes et plus rapidement. D'autre part, certaines dispositions réglementaires s'avèrent nécessaires pour autoriser le fonctionnement de caméras ANPR mobiles pour la détection de véhicules non assurés ou de ceux n'ayant pas passé le contrôle technique.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Est-il exact qu'il y a déjà eu un projet pilote ? Ou le système est-il déjà appliqué à certains endroits ? De quelles dispositions réglementaires s'agit-il ? Dans quel domaine ?*

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Il faut adapter divers arrêtés royaux et certaines réglementations. Il est évident que des règles sont nécessaires parce que flasher une plaque d'immatriculation permet d'accéder immédiatement à beaucoup d'informations.*

Demande d'explications de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le trafic lourd traversant le centre des villages» (n° 5-2308)

M. Patrick De Grootte (N-VA). – *Les communes sont fréquemment confrontées au transit de poids lourds. C'est pourquoi de nombreuses petites communes instaurent une limitation du trafic lourd. Cela peut se faire de différentes manières. La limitation peut être fondée sur le poids ou la longueur du transport, par exemple 12 mètres.*

Certains chauffeurs font toutefois litière d'une telle réglementation. Il s'agit souvent de chauffeurs étrangers qui

Aangezien de camera's enkel dienen om de nummerplaten van passerende voertuigen te lezen, zou het mogelijk moeten zijn om door middel van een koppeling aan een relevante gegevensbank ook andere zaken op te sporen.

Ik vroeg me daarom af of het niet mogelijk is om via deze technologie ook de niet-verzekerde of niet-gekeurde voertuigen te vinden. Als dat op dit moment nog niet zou gebeuren, zijn daarvoor dan al plannen gemaakt? Zo ja, wanneer zullen die worden gerealiseerd? Zo neen, waarom niet?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – U hebt gelijk dat dezelfde technologie die wordt gebruikt voor het opsporen van voertuigen waarvoor de verkeersbelasting niet werd betaald, ook kan worden toegepast voor het opsporen van niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen. De politie gebruikt overigens al ANPR-camera's met dit doel.

In het voorstel van actieplan tot naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van de motorvoertuigen, dat ik onlangs heb ontvangen, noemt men het gebruik van ANPR-camera's een cruciaal hulpmiddel bij de opsporing. In het voorstel van actieplan, dat ik eerst aan mijn collega's zal voorleggen, worden twee voorwaarden uitgewerkt om dit hulpmiddel optimaal te kunnen inzetten. Enerzijds zijn er nog mogelijkheden om de gebruikte gegevensbestanden te verbeteren, zodat de informatie sneller en vollediger beschikbaar is. Anderzijds zijn enkele reglementaire bepalingen nodig om het gebruik van mobiele ANPR-camera's toe te laten voor het opsporen van niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Klopt het dat er al een proefproject is geweest? Of wordt het systeem op sommige plaatsen al effectief toegepast? Over welke reglementaire bepalingen gaat het? Op welk domein?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Er zijn verschillende koninklijke besluiten en reglementeringen die moeten worden aangepast. Het spreekt vanzelf dat er regels moeten zijn omdat het flitsen van de plaat tot gevolg heeft dat er onmiddellijk zeer veel gegevens beschikbaar worden.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het zwaar verkeer door dorpskernen» (nr. 5-2308)

De heer Patrick De Grootte (N-VA). – Vaak worden gemeenten met de doortocht van zwaar vervoer geconfronteerd. Vele kleine gemeenten voeren derhalve een beperking van het zwaar vervoer in. Een dergelijke beperking kan op verschillende manieren gebeuren. Ze kan gebaseerd zijn op het gewicht of op de lengte van het transport, bijvoorbeeld 12 meter.

Sommige chauffeurs lappen voornoemde reglementering

se laissent guider par leur GPS. De plus, ils ne connaissent pas bien nos panneaux routiers, ce qui est compréhensible.

Le passage de ces poids lourds représente toutefois un danger pour les autres usagers de la route dans le centre des villages. M. Schouppe, que j'avais interrogé, avait déclaré que les fabricants de GPS étaient en train de développer des cartes spécifiquement destinées aux camions. De telles cartes spécifiques devraient pouvoir en théorie tenir compte des réglementations et obstacles locaux, comme la hauteur des ponts.

Les réglementations communales ou supracommunales peuvent-elles être intégrées dans un GPS pour que le système exclue automatiquement certaines routes ou attire l'attention des chauffeurs sur certaines réglementations ?

Votre prédécesseur avait entamé des entretiens informels. Êtes-vous prêt à vous occuper de ce problème ? Avez-vous déjà pris contact avec le secteur et, dans l'affirmative, qu'en concluez-vous ? Comment se présente la situation à l'heure actuelle ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *On trouve déjà dans le commerce des GPS spécialement conçus pour les camions. Le chauffeur introduit dans le système la hauteur, la largeur, la longueur, le poids et la nature de la cargaison. Une différence est faite entre les marchandises dangereuses ou non. L'appareil calcule alors, sur la base de ces paramètres et des données cartographiques disponibles, parmi lesquelles les réglementations communales, la meilleure route pour le profil de camion choisi.*

Les réglementations communales et supracommunales sont intégrées dans les systèmes de navigation. Pour ce faire, les producteurs des systèmes de navigation interrogent les gestionnaires de voirie sur les réglementations routières complémentaires, comme les limites de vitesse et de poids. Certains de ces gestionnaires communiquent systématiquement ces informations aux producteurs. Ces derniers disposent en outre de voitures équipées de caméras qui enregistrent tous les panneaux routiers.

Le secteur des systèmes de navigation s'adapte aux circonstances du marché qui, en l'occurrence, correspondent à l'intérêt général. Comme il s'agit de voiries communales et régionales, ce sont les régions qui sont les mieux placées pour agir de manière proactive à l'égard des producteurs.

M. Patrick De Groot (N-VA). – *Je me réjouis que vous soyez sensible au problème. Vous dites que de tels systèmes existent mais leur acquisition n'est pas obligatoire. Est-il possible d'imposer l'utilisation de ces GPS aux propriétaires de camions ?*

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Le GPS n'est pas utilisé par tous les chauffeurs de poids lourds.*

M. Patrick De Groot (N-VA). – *Les pouvoirs publics peuvent-ils prendre des mesures à cet égard ? Il est*

echter aan hun laars. Vaak gaat het om buitenlandse chauffeurs, die zich door hun gps laten leiden. Het kan hen niet kwalijk worden genomen dat zij weinig kennis hebben van ons verkeersbordenlandschap. Het is immers ook voor ons vaak ingewikkeld.

De doortocht van dergelijke vrachtwagens is evenwel gevaarlijk voor het overige verkeer in de dorpskern. Uit een antwoord van de heer Schouppe op een vroegere vraag van mij blijkt dat producenten van gps-toestellen bezig zouden zijn met het ontwikkelen van kaarten specifiek bedoeld voor vrachtwagens. Het lijkt mij theoretisch niet onmogelijk dat men via dergelijke specifieke kaarten ook rekening zou houden met plaatselijke reglementeringen of hindernissen, zoals brughooften.

Kunnen gemeentelijke of bovengemeentelijke reglementeringen in een gps worden ingevoerd, zodat het systeem de betrokken routes automatisch uitsluit of de chauffeurs wijst op de specifieke reglementeringen?

De vorige staatssecretaris was met informele gesprekken begonnen. Bent u bereid die problematiek aan te pakken? Had u reeds contacten met de sector en zo ja, wat zijn uw bevindingen? Wat is de stand van zaken?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Er zijn reeds dergelijke gps-toestellen, speciaal voor vrachtwagens, in de handel. De vrachtwagenbestuurder voert hoogte, breedte, lengte, gewicht en aard van de lading in het systeem in. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen gevaarlijk en ongevaarlijke goederen. Het toestel berekent dan op basis van die paramaters en op basis van de beschikbare kaartgegevens, waaronder de gemeentelijke en bovengemeentelijke reglementeringen, de beste route voor het gekozen vrachtwagenprofiel.*

In de navigatiesystemen worden gemeentelijke en bovengemeentelijke reglementeringen geïntegreerd. Daartoe ondervragen producenten van navigatiesystemen de wegbeheerders over hun aanvullende verkeersreglementen, zoals beperkingen op het vlak van snelheid en gewicht. Er zijn ook wegbeheerders die deze informatie systematisch doorspelen aan de producenten. Daarnaast beschikken de producenten ook over wagens die voorzien zijn van camera's en die alle verkeersborden registreren.

De sector van de navigatiesystemen past zich aan de marktomstandigheden aan, die in dit geval samenvallen met het algemeen belang. Aangezien het gaat om gemeentelijke en gewestelijke wegen, zijn de gewesten het best geplaatst om proactief op te treden ten opzichte van de producenten.

De heer Patrick De Groot (N-VA). – *Ik ben blij dat u begaan bent met deze problematiek. U verwijst naar het bestaan van dergelijke toestellen, maar de aanschaf ervan is niet verplicht. Is het mogelijk het gebruik van die gps-toestellen voor vrachtwagens te verplichten?*

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Niet alle vrachtwagens gebruiken een gps.*

De heer Patrick De Groot (N-VA). – *Kan de overheid in dat verband maatregelen nemen? Het is onaanvaardbaar dat*

inacceptable à l'heure actuelle qu'un camionneur ne dispose pas d'un GPS et ne soit donc pas au courant des réglementations communales. Puisque ces appareils sont commercialisés, les autorités devraient pouvoir établir une réglementation en la matière.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Ce sont les régions et les communes qui disposent des informations et qui doivent les communiquer aux fabricants de GPS.*

M. Patrick De Grootte (N-VA). – *Votre prédécesseur, M. Schouppe, avait entamé des entretiens informels. Je pensais qu'on continuait à travailler sur cette base.*

(Mme Lieve Maes prend place au fauteuil présidentiel.)

Demande d'explications de Mme Christie Morreale au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les pompes à air dans les stations-service» (n° 5-2483)

Mme Christie Morreale (PS). – *Selon un rapport du SPF Économie, le nombre d'accidents de la route impliquant des victimes s'élevait, en 2010, à près de 46 000 en Belgique.*

Le pneumatique est un des équipements de sécurité les plus performants d'un véhicule. Or, 78% des automobilistes roulent avec des pneus sous-gonflés, selon une enquête réalisée par le club automobile Touring. Un gonflage correct des pneus est un facteur essentiel à la maîtrise du véhicule et à son rôle sécuritaire. Le pneu doit conserver son adhérence au sol même sur la plus mauvaise des routes ainsi que dans des conditions climatiques particulières : sur la glace ou la neige, bien sûr, mais aussi sur une route mouillée et dans des situations imprévisibles.

Au fur et à mesure de l'usure des pneus, leurs propriétés sont affaiblies et le risque d'accident augmente. Une mauvaise pression a une incidence néfaste sur l'équilibre du véhicule et son comportement routier et aussi sur la consommation de carburant et donc sur les émissions de CO₂.

L'état des pneus d'un véhicule doit être optimal et contrôlé régulièrement.

En Belgique, d'après une enquête réalisée par le club automobile Touring en juillet 2010, une station-service sur deux seulement disposerait d'une pompe à air. Et, selon de nombreux témoignages, les manomètres sont souvent hors service ou inexistants le long des routes.

Si nous voulons que les usagers de la route soient plus attentifs à l'état des pneus de leur véhicule, il conviendrait de faciliter les démarches sécuritaires en proposant des points de gonflage à chaque station-service.

Monsieur le secrétaire d'État, a-t-on déjà envisagé d'obliger les stations-service à mettre à disposition des pompes à air en bon état de marche ?

Ce service ne pourrait-il être intégré dans la politique de

een vrachtwagenbestuurder vandaag niet over een gps beschikt en bijgevolg niet op de hoogte is van de gemeentelijke reglementeringen. Aangezien de toestellen op de markt zijn, zou de overheid een reglementering ter zake kunnen uitwerken.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De gewesten en de gemeenten beschikken over de informatie en moeten die aan de gps-producenten bezorgen.*

De heer Patrick De Grootte (N-VA). – *De vorige staatssecretaris, de heer Schouppe, had reeds informele gesprekken aangevat. Ik ging ervan uit dat daarop werd voortgebouwd.*

(Voorzitster: mevrouw Lieve Maes.)

Vraag om uitleg van mevrouw Christie Morreale aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de luchtpompen in benzinstations» (nr. 5-2483)

Mevrouw Christie Morreale (PS). – *Volgens een rapport van de FOD Economie waren er in 2010 bijna 46 000 verkeersongevallen met doden of gewonden.*

De banden spelen een zeer belangrijke rol voor de veiligheid van een wagen. Uit een onderzoek van mobiliteitsorganisatie Touring blijkt dat 78% van de autobestuurders met een te lage bandendruk rijdt. Een correcte bandendruk is essentieel voor de veiligheid van een wagen. De band moet zijn grip op het wegdek behouden, zelfs op slechte wegen en in alle weersomstandigheden: in de eerste plaats sneeuw en ijs, maar ook op een nat wegdek en in onvoorzien omstandigheden.

Naarmate de banden verslijten, nemen hun prestaties af en verhoogt het risico op een ongeval. Een niet-correcte bandenspanning heeft een negatieve invloed op het evenwicht en het weggedrag van het voertuig, en ook op het brandstofverbruik en bijgevolg de CO₂-uitstoot.

De banden moeten in een uitstekende staat zijn en regelmatig worden gecontroleerd.

Uit een onderzoek van Touring van juli 2010 blijkt dat slechts één op twee tankstations uitgerust is met een luchtpomp. Volgens talrijke getuigenissen zouden er geen manometers beschikbaar zijn of zouden ze buiten dienst zijn.

Als we willen dat de weggebruikers meer aandacht schenken aan de staat van de banden van hun voertuig, moeten we ervoor zorgen dat er in elk tankstation een luchtpomp is.

Mijnheer de staatssecretaris, heeft men al overwogen de tankstations te verplichten een goed functionerende luchtpomp ter beschikking te stellen?

Kan die dienst niet worden geïntegreerd in het verkeersveiligheidsbeleid van ons land?

sécurité routière de notre pays ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.
– Il est vrai qu'une bonne pression des pneus est importante pour assurer la sécurité routière et réduire la consommation d'énergie et de CO₂.

C'est pourquoi il est conseillé de vérifier la pression des pneus une fois par mois, ce que la plupart des gens ignorent. Il convient aussi de procéder à cette vérification lors du départ en vacances ou lorsque le véhicule est très chargé. De tels réflexes devraient davantage être intégrés dans le comportement des citoyens.

Heureusement, de plus en plus de véhicules sont équipés d'un indicateur sur le tableau de bord qui donne un avertissement lorsque la pression des pneus est insuffisante. D'ailleurs, ce système dit TPMS, *Tire Pressure Monitoring System*, sera obligatoire pour tous les nouveaux véhicules à partir du 1^{er} novembre 2014. Cette mesure incitera le conducteur à vérifier la pression de ses pneus et éventuellement à les regonfler.

Reste à savoir si le conducteur averti dispose des moyens pour faire gonfler ses pneus. Selon moi, la réponse est oui, certainement si l'on tient compte des solutions autres que les stations-service.

Si mes informations sont bonnes, il existe en Belgique 3 252 stations-service, dont à peu près deux tiers avec un exploitant ou un gérant, souvent avec un « shop » et d'autres commodités. Je peux imaginer que, dans ces stations, on peut trouver un système de gonflage de pneus en bon état de marche.

Par ailleurs, je constate que de nombreuses stations self-service sont elles aussi équipées d'une pompe à air automatique. Quoi qu'il en soit, la concurrence entre les différentes stations doit pouvoir jouer. Les exploitants ont tout intérêt à offrir un bon service, sinon les clients iront ailleurs.

On peut aussi se procurer un petit compresseur à air en vente un peu partout à un prix relativement raisonnable et qui peut même être utilisé à d'autres fins.

En conclusion, je ne pense pas que l'on doive imposer les pompes à air dans les stations-service. Actuellement, la concurrence fait en sorte que les dispositions sont suffisantes pour les consommateurs belges. J'insiste aussi sur l'alternative domestique.

Le signal sur le tableau de bord, qui sera obligatoire à partir du 1^{er} novembre 2014, est également une avancée dans la bonne direction.

Mme Christie Morreale (PS). – Les citoyens doivent effectivement être mieux informés et sensibilisés au fait qu'une bonne pression des pneus est un enjeu de sécurité. Nous devons veiller à ce qu'ils la vérifient, mais il faut aussi leur donner la possibilité de le faire.

Il y va de l'intérêt général, selon moi, de prévoir un service collectif plutôt qu'individuel pour permettre à chacun de disposer d'une sécurité optimale. Malheureusement, toutes les voitures ne bénéficient pas du système que vous avez évoqué, Monsieur le secrétaire d'État.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Een correcte bandenspanning draagt inderdaad bij tot de verkeersveiligheid en heeft een positieve invloed op het energieverbruik en de CO₂-uitstoot.

Daarom wordt aangeraden de bandenspanning elke maand te controleren, wat de meeste mensen echter niet doen. Een dergelijke controle is ook belangrijk wanneer men met vakantie vertrekt of wanneer het voertuig zwaar wordt beladen. De burgers zouden een dergelijke gewoonte moeten aankweken.

Gelukkig beschikken steeds meer voertuigen over een indicator op het dashboard die waarschuwt wanneer de bandenspanning onvoldoende is. Dit systeem, het Tire Pressure Monitoring System (TPMS) zal vanaf 1 november 2014 verplicht zijn voor alle nieuwe wagens. Die maatregel zal de bestuurders aansporen de spanning van de banden te controleren en ze eventueel op te pompen.

Beschikt de bestuurder echter over de middelen om zijn autobanden op te pompen? Volgens mij is dat wel degelijk het geval, zeker als men rekening houdt met de mogelijkheden die buiten de tankstations nog bestaan.

Twee derden van de 3 252 tankstations in België heeft een uitbater of zaakvoerder, vaak met een "shop" en andere faciliteiten. In dergelijke tankstations is wellicht een functionerende bandenpomp aanwezig.

Bovendien zijn in tal van zelfbedieningsstations eveneens automatische bandenpompen aanwezig. De uitbaters hebben er alle belang bij voor een goede dienstverlening te zorgen, anders verliezen ze hun klanten.

Daarnaast kan men ook een kleine compressor kopen. Die toestelletjes zijn zowat overal tegen een redelijke prijs te koop en kunnen ook voor andere doeleinden worden gebruikt.

Volgens mij kunnen we tankstations niet verplichten een luchtpomp te installeren. De concurrentie zorgt ervoor dat er voldoende mogelijkheden bestaan voor de Belgische consument. Ik wijs er nogmaals op dat men zelf een pomp kan aanschaffen.

Het lampje op het dashboard, dat vanaf 1 november 2014 verplicht zal zijn, is ook een stap in de goede richting.

Mevrouw Christie Morreale (PS). – De burgers moeten inderdaad worden gesensibiliseerd opdat ze beseffen dat een correcte bandenspanning de veiligheid ten goede komt. We moeten ervoor zorgen dat ze de spanning controleren, maar we moeten hun daartoe ook de mogelijkheid geven.

Het is in het algemeen belang dat in een collectief systeem wordt voorzien om een optimale veiligheid voor iedereen mogelijk te maken. Spijtig genoeg beschikken niet alle voertuigen over het systeem dat u hebt vermeld.

De cijfers over de slechte staat van de toestellen moeten zeker

Les chiffres concernant les appareils en mauvais état méritent certainement d'être vérifiés. Les témoignages qui me reviennent ainsi que le rapport auquel j'ai fait référence montrent clairement que des conducteurs prévoyants aimeraient bénéficier d'un service collectif, même payant. Ne conviendrait-il pas de tenir compte de ce souhait dans votre politique de sécurité routière et dans les plans que vous proposerez sans doute dans les prochains mois ?

Je vous remercie d'avance de l'attention que vous voudrez bien accorder à ce problème.

(La séance est levée à 10 h 45.)

worden gecontroleerd. De getuigenissen en het rapport van Touring bewijzen dat de bestuurders over een collectieve dienst wensen te kunnen beschikken, zelfs als ze daarvoor moeten betalen. Is het niet raadzaam daarmee rekening te houden in uw verkeersveiligheidsbeleid en in de plannen die u de komende maanden ongetwijfeld zult voorstellen?

(De vergadering wordt gesloten om 10.45 uur.)