

BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE

1 december 2018

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

**van de heren Martijn van Helvert,
Jef Van den Bergh en Erik Ronnes
over het parkeren van vrachtwagens
langs rijkswegen**

en

ANTWOORD

van het Comité van Ministers

ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX

1^{er} décembre 2018

QUESTIONS ÉCRITES

**de MM. Martijn van Helvert,
Jef Van den Bergh et Erik Ronnes
relative au stationnement de poids lourds
le long des routes nationales**

et

RÉPONSE

du Comité de Ministres

Het Comité van Ministers heeft met belangstelling kennisgenomen van de schriftelijke vragen van de over het “parkeren van vrachtwagens langs rijkswegen”.

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten “Plan van Aanpak en Europese miljoenen aanleg truckparkings op komst”¹ en “Bewaakte parking Hazeldonk” nog lang niet klaar²?

Het Comité van Ministers heeft via deze vragen kennis genomen van beide berichten.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoe groot het tekort aan parkeerplaatsen langs de verschillende snelwegen – internationale corridors – in respectievelijk Nederland, België en Luxemburg is? Wilt u daarbij per weggedeelte aangeven wat het huidige aantal parkeerplaatsen is en wat het benodigde aantal is? Kunt u aangeven of daarbij ook voldoende plaatsen zijn voor Ecocombi's/Lange Zwarte Vrachtoertuigen?

Voor wat betreft Nederland treft u als bijlage³ de meest recente overzichtskaart aan waarop de capaciteit en de bezetting van truckparkeergelegenheden langs snelwegen en N-wegen is aangegeven. Deze kaart geeft inzicht in zowel de omvang van de parkeerplaatsen, als in de verhouding tussen vraag en aanbod. Indien de vraag hoger is dan het aanbod wordt dit aangegeven met een zwart cirkeltje om het gekleurde bolletje.

Op netwerkniveau zijn er voldoende parkeergelegenheden, maar chauffeurs hebben een voorkeur voor gratis parkeren. Vandaar dat langs druk bereden corridors er regelmatig sprake is van overbezetting op de verzorgingsplaatsen.

¹ <https://truckstar.nl/plan-aanpak-en-europese-miljoenen-aanleg-truckparkings-op-komst/>

² <http://www.bndestem.nl/breda/bewaakte-parking-hazeldonk-nog-lang-niet-klaar~aa63f016/>

³ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2017/07/05/overzicht-vrachtwagenparkeerplaatsen-december-2015/overzicht-vrachtwagenparkeerplaatsen-december-2015.pdf>

Le Comité de Ministres a pris connaissance avec intérêt des questions écrites relatives au stationnement de poids lourds le long des routes nationales.

Question 1

Avez-vous eu connaissance des informations relatives au “Plan d’approche et aux millions d’argent européen qui seront consacrés à l’avenir à l’aménagement de parkings pour poids lourds”¹ et au “Parking sécurisé d’Hazeldonk” qui est loin d’être opérationnel²?

Le Comité de Ministres a pris connaissance de ces 2 messages.

Question 2

Pouvez-vous indiquer l’ampleur du manque de parkings le long des différentes autoroutes – corridors internationaux – respectivement aux Pays-Bas, en Belgique et au Luxembourg? Voudriez-vous préciser, par tronçon routier, le nombre actuel de parkings, et indiquer quel serait le nombre requis? Pourriez-vous également indiquer si ces parkings comprennent suffisamment de places pour des Ecocombis?

Pour les Pays-Bas, vous trouverez en annexe³ une vue d’ensemble récente indiquant la capacité et l’occupation des places de stationnement pour camions le long des autoroutes et des routes nationales. Cette carte permet de mieux comprendre à la fois l’ampleur du nombre de places de parking et le rapport entre l’offre et la demande. Lorsque la demande est supérieure à l’offre, cela est indiqué à l’aide d’un cercle autour du point coloré.

Au niveau du réseau, il y a suffisamment de places de parking, mais les chauffeurs préfèrent le stationnement gratuit. C’est la raison pour laquelle il est régulièrement question d’occupation excessive des aires de service le long des corridors dont l’intensité de trafic est élevée.

¹ <https://truckstar.nl/plan-aanpak-en-europese-miljoenen-aanleg-truckparkings-op-komst/>

² <http://www.bndestem.nl/breda/bewaakte-parking-hazeldonk-nog-lang-niet-klaar~aa63f016/>

³ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2017/07/05/overzicht-vrachtwagenparkeerplaatsen-december-2015/overzicht-vrachtwagenparkeerplaatsen-december-2015.pdf>

Voor zo ver bekend is er voldoende parkeergelegenheid voor ecocombi's/Lange Zwarte Vrachtauto's. Dit is mogelijk op de langspaarkeervakken (net zoals dit door het exceptioneel transport wordt gedaan) die zowel op reguliere verzorgingsplaatsen als op solitaire verzorgingsplaatsen aanwezig zijn. Het aantal ecocombi's op verzorgingsplaatsen is niet groot omdat dit vervoer nog niet internationaal toegestaan is. Meestal kan men binnen Nederland van bedrijf naar bedrijf rijden en daar de wettelijke rust houden.

Voor wat betreft het Vlaams Gewest treft u hieronder een overzichtskaart die gebaseerd is op telcampagnes. Een groot nadeel van deze telcampagnes op de autosnelwegparkings is dat deze niet weergeven hoeveel vrachtwagens op het onderliggend wegennet parkeren als gevolg van overbezetting van de vrachtwagenparkings. Daarnaast dient men, voor het in kaart brengen van een mogelijk tekort, ook rekening te houden met het oneigenlijk gebruik van de vrachtwagenparkings (zoals onder vraag 3 verder besproken). Dit oneigenlijk gebruik is moeilijk meetbaar en thans nog niet gekwantificeerd. Het specifiek benodigde aantal per parking kan daarom niet meegegeven worden.

Selon nos informations, il y a suffisamment de possibilités de stationnement pour les écocombis/Véhicules plus longs et lourds. Ceci est possible sur les emplacements latéraux (à l'instar de ce qui se pratique pour le transport exceptionnel) présents à la fois dans les aires de services ordinaires et les aires de service solitaires. Le nombre d'écocombis sur les aires de service n'est pas très élevé étant donné que ce type de transports n'est pas encore autorisé au niveau international. Souvent, au sein des Pays-Bas, il est possible de circuler d'une entreprise à l'autre et d'observer le repos légal là-bas.

En ce qui concerne la Région flamande, vous trouverez ci-dessous une carte récapitulative basée sur les campagnes de recensement. Un des principaux inconvénients des campagnes de recensement sur les parkings autoroutiers est qu'ils ne reflètent pas le nombre de camions qui stationnent sur le réseau secondaire à la suite de l'engorgement des parkings réservés aux camions. Parallèlement, pour cartographier les éventuelles pénuries, il faut également tenir compte des utilisations abusives des parkings pour camions (comme abordé à la question 3). Il est difficile de mesurer cette utilisation abusive et à l'heure actuelle, elle n'a pas encore été quantifiée. Par conséquent, il n'est pas possible de communiquer les chiffres nécessaires par parking.



Uit bovenstaande kaart kan afgeleid worden dat er op de meeste parkings een overbezetting is tijdens de nacht. Een aantal parkings, voornamelijk gesitueerd in de omgeving van Gent of Antwerpen, hebben zelfs een bezettingsgraad van meer dan 200 % ten opzichte van het aantal ingetekende plaatsen. Het merendeel van de vrachtwagenparkings die wel nog vrije plaatsen hebben, zijn echter betaalparkings met een beter bewakingsniveau. De vrachtwagenchauffeurs hebben met andere woorden een voorkeur voor het gratis parkeren (al dienen ze hiervoor vaak foutief en minder veilig te parkeren). Overdag wordt er daarentegen zelden een overbezetting van de vrachtwagenparkings vastgesteld.

In bijgaand document wordt ook een overzicht gegeven van alle autosnelwegparkings in Vlaanderen en het aantal ingetekende vrachtwagenparkeerplaatsen.

(bijlage)

Het gebruik van LZV's staat in Vlaanderen nog in zijn kinderschoenen. Op verschillende dienstzones zijn er ook langspaarkeerstroken voorzien waarop deze LZV's eventueel kunnen parkeren. Bij toekomstige herinrichtingen zal er, in de mate van het mogelijke, getracht worden om hiervoor parkeervoorziening te treffen.

Op de autosnelweg op het grondgebied van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest is er geen enkele parking voor vrachtwagens. Door Brussel Mobiliteit uitgevoerde studies met betrekking tot parkeren van vrachtwagens in het Brussels Gewest tonen dat het aanleggen van een dergelijke parking niet noodzakelijk is.

In het Groothertogdom Luxemburg zijn de betrokken corridors de E25/A6-A3 (Aarlen-Metz), de E44/A1-A3 (Trier-Metz) en de E421 (St. Vith-Luxemburg) met de rustplaatsen van Capellen (A6), Berchem (A3) en Wasserbillig (A1).

Door de aanhoudende veiligheidsproblemen (als gevolg van overvolle parkings naar de autosnelweg uitwijkende vrachtwagens) werden in 2010 studies uitgevoerd naar de rustplaats van Berchem (A3). Het aantal parkeerplaatsen op de rustplaats van Berchem bedraagt:

La carte ci-dessus permet de déduire que pour la plupart, les parkings sont surchargés la nuit. Plusieurs parkings, principalement situés dans la région de Gand ou d'Anvers, ont même un taux d'occupation de 200 % par rapport au nombre de places prévues. La majeure partie des parkings pour camions qui ont encore des places libres sont toutefois des parkings payants avec un niveau de surveillance plus élevé. En d'autres termes, les chauffeurs de camions préfèrent les places de parking gratuites (même si, souvent, ils doivent se garer de manière erronée et moins sécurisée). Par contre, en journée, nous observons très peu de surcharge des parkings pour camions.

Le document en annexe présente une vue d'ensemble de tous les parkings autoroutiers en Flandre ainsi que du nombre de places de parking réservées aux camions.

(annexe)

En Flandre, le recours aux VLL n'en est qu'à ses balbutiements. Plusieurs zones de service sont également munies de bandes de stationnement latéral que ces VLL peuvent éventuellement utiliser. Lors des prochains aménagements, il sera, dans la mesure du possible, tenté de prévoir des places de parking à cet effet.

L'autoroute qui traverse le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ne prévoit aucun emplacement de stationnement pour les camions. Les études menées par Bruxelles mobilité au sujet du stationnement de camions en région Bruxelles-Capitale démontrent qu'il n'est pas nécessaire de construire un parking de ce genre.

Au Grand-Duché de Luxembourg les corridors concernés sont l'E25/A6-A3 (Arlon-Metz), l'E44/A1-A3 (Trèves-Metz) et l'E421 (St. Vith-Luxemburg) avec les aires de repos de Capellen (A6), Berchem (A3) et Wasserbillig (A1).

Des études ont été réalisées pour l'aire de Berchem (A3) en 2010, comme des problèmes de sécurité (débordements des poids lourds sur l'autoroute) persistent. Le nombre d'emplacements sur l'Aire de Berchem est:

- in de richting van Frankrijk:

54 bestaande parkeerplaatsen, 49 extra parkeerplaatsen gepland (lopend project), bus- en extra parkeerplaatsen tot volledige bezetting: 42 (totaal: 145)

- in de richting van Luxemburg:

72 bestaande parkeerplaatsen, 34 extra parkeerplaatsen mogelijk (geen project), bus- en extra parkeerplaatsen tot volledige bezetting: 32 (totaal: 138)

Voor de rustplaatsen van Capellen (A6) en Wasserbillig (A1) doet het verschijnsel van naar de autosnelweg uitwijkende vrachtauto's zich zeer zelden voor en zijn er geen vergelijkbare studies uitgevoerd.

Lange en zware voertuigen (ecocombi's) worden in Luxemburg niet tot het verkeer toegelaten.

Vraag 3

Klopt het dat verzorgingsplaatsen (vzp's) veel gebruikt worden voor het stallen van voertuigonderdelen zoals opleggers en aanhangwagens, en dat chauffeurs er langdurig parkeren in afwachting van nieuwe ritopdrachten? Zo ja, hoe groot is dergelijk misbruik van de parkeerplaatsen en in hoeverre zijn hierin verschillen waar te nemen tussen respectievelijk Nederland, België en Luxemburg?

Het stallen van voertuigonderdelen komt relatief weinig voor langs de autosnelwegen van onze Benelux-landen. Langdurig parkeren van de volledige sleep (trekker met oplegger of vrachtwagen met aanhangwagen) gedurende het weekend of langer komt regelmatig voor op de parkings langs de autosnelwegen.

Aanhangwagens en opleggers worden soms tijdelijk op verzorgingsplaatsen gestald als bijvoorbeeld vrachtwagens de steden inrijden of een andere oplegger ophalen en deze naar een locatie brengen.

Wanneer in Nederland een weginspecteur constateert dat er een aanhangwagen of oplegger

- en direction de la France:

54 emplacements existants, 49 emplacements supplémentaires prévus (projet en cours), bus et emplacements supplémentaires jusqu'à saturation: 42 (total: 145)

- en direction de Luxembourg:

72 emplacements existants, 34 emplacements supplémentaires possibles (pas de projet), bus et emplacements supplémentaires jusqu'à saturation: 32 (total: 138)

Pour les aires de Capellen (A6) et de Wasserbillig (A1), le phénomène du débordement des poids lourds sur l'autoroute est très rare et des études comparables n'ont pas été réalisées.

Au Luxembourg, les véhicules longs et lourds (Ecocombis) sont interdits de circulation.

Question 3

Est-il exact que des aires de détente sont fréquemment utilisées pour y garer des semi-remorques et des remorques et que des chauffeurs y restent pour une période assez longue en attendant de nouvelles missions? Dans l'affirmative, quelle est l'ampleur de cette utilisation abusive d'aires de stationnement et dans quelle mesure observe-t-on à cet égard des différences entre les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg?

L'entreposage de pièces de véhicules est relativement rare sur les autoroutes des pays du Benelux. Le stationnement de longue durée du convoi tracté complet (tracteur avec remorque ou camion avec remorque) pendant un week-end ou une durée plus longue est assez fréquent sur les parkings le long de l'autoroute.

Les remorques et semi-remorques sont parfois stationnés temporairement sur des aires de service, par exemple lorsque les tracteurs se rendent en ville ou vont chercher une autre remorque à emmener à un autre endroit.

Aux Pays-Bas, lorsqu'un inspecteur routier constate qu'une remorque ou une semi-remorque

staat, wordt er een sticker op het voertuig aangebracht. Na de wettelijke termijn van 3 dagen (Nederland) kan de aanhangwagen of oplegger weggesleept worden. De meeste voertuigonderdelen zijn binnen deze termijn al opgehaald. Het aanbrengen van dergelijke stickers heeft eveneens een generieke preventiewerking.

In de Belgische wegcode bevinden zich ook een aantal bepalingen tot beperking van het langdurig parkeren, met name in art. 27.5 (Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg).

Op grond van art. 27.5.1 is het verboden op de openbare weg motorvoertuigen die niet meer kunnen rijden en aanhangwagens langer dan vierentwintig uur na elkaar te laten parkeren.

Langdurig parkeren van complete vrachtwagens, gedurende een weekend of langer, komt regelmatig voor. Door dit oneigenlijk gebruik van verzorgingsplaatsen ontstaat met name langs druk bereden corridors een tekort aan parkeerplaatsen voor chauffeurs die kort (verplichte onderbreking of dagelijkse rust) willen rusten. Hier kan niet op gehandhaafd worden, aangezien er geen wettelijke parkeerduurbepaling bestaat.

Al deze oneigenlijke gebruiken van de verzorgingsplaatsen zorgt mede voor een enorme druk op de capaciteit aan vrachtwagenparkeerplaatsen.

Vraag 4

Is het juist dat de wetgeving en de handhaving op de rusttijden van (internationale) chauffeurs in Duitsland, België en Frankrijk strenger is dan in Nederland? Zo ja, kunt u de verschillen in wetgeving en handhaving precies aangeven en in hoeverre is dit beleid tussen de verschillende landen Europees afgestemd?

Binnen de EU geldt in alle lidstaten de rij- en rusttijden Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van

se trouve dans un parking, il appose un autocollant sur le véhicule concerné. Après un délai légal de 3 jours (Pays-Bas), la remorque ou semi-remorque peut être remorquée. La plupart des pièces automobiles sont récupérées avant l'expiration de ce délai. En outre, le placement de ces autocollants a un effet préventif général.

Le code de la route belge contient également un certain nombre de dispositions limitant le stationnement de longue durée, en particulier l'article 27.5 (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière [et de l'usage de la voie publique]).

L'article 27, paragraphe 5, point 1, interdit le stationnement pendant plus de vingt-quatre heures consécutives sur la voie publique des véhicules à moteur hors d'état de circuler et des remorques.

Le stationnement de longue durée de camions complets pendant un week-end complet survient régulièrement. Cette utilisation inappropriée des aires de service entraîne l'apparition de pénuries de places de parking pour les chauffeurs qui veulent se reposer brièvement (interruption obligatoire ou repos quotidien), en particulier le long des corridors très fréquentés. Il n'est pas possible d'agir de manière répressive, étant donné qu'il n'existe aucune limitation légale de la durée du stationnement.

Toutes ces utilisations abusives des aires de service contribuent à renforcer la pression qui pèse sur la capacité des places de parking pour camions.

Question 4

Est-il exact que la législation relative aux temps de repos des chauffeurs (internationaux) et le contrôle de celle-ci sont plus sévères en Allemagne, en Belgique et en France qu'aux Pays-Bas? Dans l'affirmative, voudriez-vous préciser les différences au niveau de la législation et du contrôle de celle-ci et indiquer dans quelle mesure la politique en la matière est coordonnée sur le plan européen entre les différents pays?

Au sein de l'UE, il convient de tenir compte du Règlement relatif aux temps de trajet et de repos (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation

sociale aard voor het wegvervoer. In Frankrijk en Duitsland is in aanvulling hierop nationale wetgeving van kracht die het verblijf in de cabine tijdens de normale weekendrust van 45 uur verbiedt. België baseert een dergelijk verbod rechtstreeks op de rij- en rusttijden verordening (in België wordt een overtreding ter zake gevaloriseerd met een onmiddellijke betaling van 1800 euro). Over de juistheid van deze uitleg van de verordening zijn door de Belgische Raad van State aan het Hof van Justitie van de Europese Unie prejudiciële vragen gesteld. Het Hof van Justitie heeft onlangs een prejudiciële beslissing genomen en verklaard dat op grond van artikel 8 van de rij- en rusttijdenverordening het doorbrengen van de normale wekelijkse rusttijd in het voertuig niet is toegestaan. Nu het Hof duidelijkheid heeft gegeven over de interpretatie van de regels is het voor chauffeurs ook in Nederland niet meer mogelijk om de normale wekelijkse rust in de vrachtauto door te brengen. Nederland handhaaft per februari 2018 op dit verbod.

Richtlijn 2006/22/EG bevat meer specifiek bepalingen inzake handhaving. Het Luxemburgse ministerie van Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur zou het niet op prijs stellen als de handhaving in Duitsland, België en Frankrijk strenger is dan in Nederland. Er bestaan niettemin verschillen tussen de handhavinginstanties van de diverse lidstaten en zelfs van eenzelfde lidstaat, maar het Europese beleid is gericht op afstemming en zelfs harmonisatie van de handhaving. Dit is overigens ook het doel van organisaties als Euro Contrôle Route en overeenkomsten als het Benelux-verdrag inzake de inspectiediensten.

In Richtlijn 2006/22/EG is bepaald dat de lidstaten ten minste zes gezamenlijke controles per jaar ondernemen voor wat betreft rij- en rusttijden en de tachograaf. De Benelux-landen verrichten die controles met name in het kader van het Benelux-verdrag inzake de inspectiediensten en Euro Contrôle Route.

Het Comité van Ministers vindt het belangrijk dat binnen Europa een level playing field bereikt wordt en de interne markt versterkt wordt. Dit moet

de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. En France et en Allemagne, une législation nationale y a été ajoutée en vue d'interdire les séjours en cabine pendant le repos de week-end normal de 45 heures. La Belgique base directement cette interdiction sur le Règlement relatif aux temps de conduite et de repos (en Belgique, une infraction de ce genre est verbalisée par une perception immédiate de 1800 euros). Le Conseil d'État belge a posé des questions préjudicielles à la Cour de Justice européenne au sujet de l'exactitude de l'interprétation de ce Règlement. La Cour de Justice a récemment adopté une décision préjudicielle et a déclaré que, sur la base de l'article 8 du règlement relatif aux temps de conduite et de repos, prendre le repos hebdomadaire normal à bord du véhicule n'est pas autorisé. Maintenant que la Cour a clarifié l'interprétation des règles, il n'est plus non plus possible pour les chauffeurs de prendre leur repos hebdomadaire normal à bord de leur camion aux Pays-Bas. Les Pays-Bas contrôleront le respect de cette interdiction à partir du 1^{er} février 2018.

La directive 2006/22/CE prévoit plus spécifiquement des dispositions quant aux contrôles. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures du Luxembourg ne saurait apprécier si les contrôles sont plus sévères en Allemagne, en Belgique et en France qu'au Pays-Bas. Néanmoins, il existe des différences entre les organes de contrôles des différents États membres et même d'un même État membre, mais la politique européenne est de rapprocher, voire d'harmoniser les contrôles. Tel est d'ailleurs aussi le but d'organisations comme Euro Contrôle Route et d'accords comme l'accord Benelux sur les services d'inspection.

La directive 2006/22/CE prévoit que les États membres organisent au moins six contrôles concertés par an en ce qui concerne les matières des temps de conduite et périodes de repos et du tachygraphe. Les pays Benelux font ces contrôles notamment dans le cadre de l'accord Benelux sur les services d'inspection et dans le cadre d'Euro Contrôle Route.

Le Comité de Ministres estime qu'il est essentiel de créer des règles de jeu égales au sein de l'Union européenne et de renforcer le marché intérieur. Cet

op Europees niveau worden opgepakt, als onderdeel van het *Mobility Package* van de Europese Commissie. Ingezet wordt op een eenduidige interpretatie van de wet- en regelgeving en harmonisatie van de handhaving.

Vraag 5

Heeft u signalen dat het onder 3 genoemde misbruik is toe-of afgenomen doordat chauffeurs uitwijken naar buurlanden vanwege de minder strenge wetgeving en handhaving? Is het gevoerde en beoogde beleid hierover besproken tussen Nederland, België en Luxemburg? Zo ja, wat is hiervan de uitkomst? Zo nee, waarom niet?

De federale wegpolitie in België stelt de laatste tijd vast dat de meeste vrachtwagenchauffeurs nu weten dat het verboden is om op de Belgische parkings langs de autosnelwegen hun verplichte normale wekelijkse rust te nemen in hun cabine. De meeste bestuurders van zware voertuigen die nu de voorziene parkeerplaatsen innemen op de parkings langs de autosnelwegen, nemen hier nog slechts hun verkorte wekelijkse rust.

Het Comité van Ministers sluit niet uit dat een strenge handhaving van het verbod op het doorbrengen van de normale wekelijkse rusttijd aan boord van het voertuig leidt tot ontwijkingsgedrag van buitenlandse bestuurders. Nu in Nederland ook een dergelijk verbod geldt waar op gehandhaafd wordt, ontvalt de zin om naar Nederland uit te wijken.

Het is uiteraard van belang om te voorkomen dat door een verschillend handhavingbeleid in de Benelux of in de Europese Unie, bepaalde ongewenste fenomenen inzake wegvervoer zich gaan verplaatsen.

In Benelux-verband is afgesproken de inbreuken inzake wegvervoer en de daarvoor voorziene sancties te vergelijken tussen de landen en in de mate van het mogelijke tot meer harmonisatie te komen.

aspect doit être réglé au niveau européen, dans le cadre du "Paquet Mobilité" de la Commission européenne. Il convient de s'axer sur une interprétation uniforme de la loi et de la réglementation et sur une harmonisation de l'aspect répressif.

Question 5

Disposez-vous d'indications selon lesquelles l'utilisation abusive évoquée sous le point 3 se serait réduite ou accrue parce que des chauffeurs choisiraient l'étranger en raison d'une législation et d'un contrôle moins sévères? La politique mise en œuvre ou envisagée en la matière fait-elle l'objet d'une concertation entre les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg et, dans l'affirmative, quels sont les résultats de cette concertation? Dans la négative, pourquoi n'y a-t-il pas de concertation?

La police fédérale de la Route en Belgique constate que la plupart des chauffeurs de camions savent désormais qu'il est interdit d'observer le repos hebdomadaire normal dans la cabine sur les parkings le long des autoroutes. La plupart des conducteurs de véhicules lourds qui prennent actuellement place sur les places de parking prévues le long des autoroutes n'y prennent guère plus que leur repos hebdomadaire raccourci.

Le Comité de Ministres n'exclut pas qu'une application stricte de l'interdiction de passer le temps de repos normal à bord du véhicule n'incite les conducteurs étrangers à trouver une solution alternative. Maintenant qu'une telle interdiction s'applique aussi aux Pays-Bas et que le respect de celle-ci sera contrôlé, se rabattre sur les Pays-Bas n'a plus de sens.

Il est naturellement essentiel d'éviter que les différences d'application de la politique au sein de Benelux ou de l'Union européenne n'entraînent certaines conséquences indésirables relatives au transport routier qui se déplace.

Dans le cadre Benelux, il a été convenu que les infractions en matière de transport par route et les sanctions y afférentes seraient comparées entre les différents pays dans le but de mettre en place une certaine forme d'harmonisation.

Het gezamenlijk controlebeleid inzake het wegvervoer komt aan bod in het Benelux-overleg tussen de wegvervoersinspectiediensten. Op Europees niveau gebeurt dit door Euro Contrôle Route (ECR). Die controles hebben doorgaans betrekking op thema's die van tevoren zijn vastgelegd, zoals o.a. de tachograaf, rij- en rusttijden, personenvervoer, enz.

Bovendien heeft de Europese Commissie guidelines uitgevaardigd die moeten zorgen voor een uniforme toepassing van de Europese verordening.

Vraag 6

Kunt u aangeven op welke wijze het Benelux Comité van Ministers en de Interparlementaire Beneluxraad een rol zou kunnen spelen in het tegengaan van de structurele tekorten aan parkeerplaatsen?

Nederland is van mening dat initiatieven om te komen tot uitbreiding van het aantal bewaakte truckparkings primair aan de markt zijn. Europese subsidies kunnen hierbij stimulerend werken.

In een recente studie (actualisatie van de visie van de verzorgingsplaatsen langs de autosnelwegen in Vlaanderen) werd er ook een luik over het ontoereikend aantal vrachtwagenparkeerplaatsen langs de autosnelwegen opgenomen. Om dit tekort deels op te vangen, vermeldt deze studie dat er bij iedere vernieuwing van een concessie (waarbij er een herinrichting van de verzorgingsplaats gebeurt) een optimalisatie (uitbreiding door inbreiding) van het aantal vrachtwagenparkeerplaatsen zal gebeuren.

Dit zal echter onvoldoende zijn om het tekort op te vangen. Bijkomende maatregelen zijn dus noodzakelijk. Zo kunnen private (bewaakte) truckcenters, extra parkeervoorzieningen in havens, verplichtingen tot voorzien van zones voor truckparkings bij grote logistieke ontwikkeling, betere handhaving, et cetera ook een gedeelte van de oplossing uitmaken.

La politique de contrôle commune du transport par route est évoquée lors de la concertation Benelux entre service d'inspection du transport par route. Au niveau européen, cet aspect est pris en charge par Euro Contrôle Route (ECR). Ces contrôles portent normalement sur des thèmes définis auparavant, tels que notamment le tachygraphe, les temps de conduites et périodes de repos, le transport de personnes, etc.

En outre, la Commission européenne a publié des lignes directrices qui devraient garantir une application uniforme du Règlement européen.

Question 6

Pourriez-vous préciser en quoi le Comité de ministres Benelux et l'Assemblée Interparlementaire Benelux pourraient contribuer à résorber le manque structurel d'aires de stationnement?

Les Pays-Bas estiment que les initiatives visant à renforcer le nombre de parkings pour camions surveillés doivent en premier lieu être prises par le marché. Des subventions européennes pourraient avoir un effet incitant à cet effet.

Une étude récente (actualisation de la vision des aires de service le long des autoroutes en Flandre) a consacré un volet au manque de places de parking pour camions le long des autoroutes. Pour compenser en partie ce manque, cette étude stipule qu'à chaque renouvellement d'une concession (donnant lieu à un réaménagement de l'aire de service), le nombre de places de parking pour camions sera optimisé (extension par la construction dans l'espace existant).

Toutefois, cela sera insuffisant pour compenser la pénurie. Il convient donc d'adopter des mesures supplémentaires. Ainsi, une partie de la solution pourrait consister à mettre en place des centres pour camions (surveillés), des places de stationnement supplémentaires dans les ports, l'obligation de prévoir des zones de stationnement pour camions lors des importants développements logistiques, un meilleur respect de l'application, etc.

Daarnaast zijn er ook nog enkele initiatieven lopende omtrent ITS-uitrustingen voor vrachtwagenparkings. Zo zal er, in het kader van de *Connecting Europe Facility* (CEF) oproep 2014, een studie worden uitgevoerd om na te gaan hoe dynamische informatie over de bezetting van vrachtwagenparkings kan verzameld en aangeboden worden. Hierdoor zou er een betere spreiding kunnen gebeuren met efficiëntiewinsten tot gevolg. De Benelux kan een rol spelen bij het inzetten van Intelligente Transportsystemen om informatie over de bezetting van parkeerplaatsen te optimaliseren, vanuit een netwerkbenadering over de grenzen heen.

Vraag 7

Door verschillende juridische kaders mag in België alleen de politie inzicht hebben in de camerabeelden. In Nederland mogen dit ook derden zijn, dus beveiligingsbedrijven. Hierdoor is men genoodzaakt om twee systemen naast elkaar te gebruiken en dus ook dubbele kosten te maken. Is de regelgeving omtrent cameratoezicht op elkaar af te stemmen, met name in grensgebieden zoals bij Hazeldonk? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer wordt dit bewerkstelligd?

Inderdaad, de Belgische wet van 21 maart 2007 tot regeling en plaatsing van bewakingscamera's bepaalt dat het bekijken in real time van de beelden van bewakingscamera's in niet-besloten plaatsen (waaronder autosnelwegen) uitsluitend is toegestaan onder toezicht van de politiediensten, door de personen die bij koninklijk besluit zijn aangewezen (het koninklijk besluit wijst in de huidige stand ervan enkel categorieën van personen aan die lid zijn van de politiediensten).

Met de inwerkingtreding op 25 mei 2018 van de wijziging van de Belgische wet van 21 maart 2007 tot regeling en plaatsing van bewakingscamera's is het mogelijk, wanneer de camera's van de autosnelwegen behoren tot andere overheden dan de politie, de beelden te laten bekijken door beveiligingsagenten, onder het toezicht van de politiediensten. Wat de camera's van de politiediensten betreft, zal

En outre, plusieurs autres initiatives sont en cours en matière d'équipement STI pour parkings de camions. Ainsi, dans le cadre de l'appel "*Connecting Europe Facility*" (CEF) 2014, une étude va être menée pour vérifier comment il est possible de récolter et de diffuser de manière dynamique les données relatives à l'occupation des parkings de camions. De cette manière, il sera possible d'améliorer la répartition des camions, entraînant une amélioration de l'efficacité. Le Benelux peut jouer un rôle dans la mise en place de Systèmes de transport intelligents dans le but d'optimiser les informations relatives à l'occupation des places de parking, à partir d'une approche en réseau transfrontalière.

Question 7

Les cadres juridiques existants ont pour conséquence que seule la police a accès aux images des caméras de surveillance en Belgique alors qu'aux Pays-Bas, ces images sont accessibles aussi à des tiers et donc aux entreprises de sécurité. Les deux systèmes doivent donc être utilisés en parallèle et les coûts sont doublés. La réglementation relative aux caméras de surveillance pourrait-elle être harmonisée, notamment dans des régions frontalières comme celle de Hazeldonk? Dans la négative, pourquoi? Dans l'affirmative, quand cette harmonisation sera-t-elle réalisée?

La loi belge du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance prévoit que les images des caméras de surveillance installées dans des lieux ouverts (dont les autoroutes) ne peuvent être visionnées en temps réel que sous le contrôle des services de police, par les personnes désignées par arrêté royal (l'arrêté royal ne désigne dans son état actuel que des catégories de personnes membres des services de police).

Avec l'entrée en vigueur, le 25 mai 2018, de la modification de la loi belge du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, il est possible, lorsque les caméras des autoroutes sont celles d'autorités publiques autres que la police, de faire visionner les images par des agents de gardiennage, sous le contrôle des services de police. Quant aux caméras des

deze mogelijkheid moeten worden voorzien in de wet op de private veiligheid.

Een en ander dient in verband met de gedachteswisseling over de sleuteltaken van de politiediensten gebracht te worden.

In Luxemburg is er geen cameratoezicht op parkeerterreinen van verzorgingsplaatsen. Voor het project bij de rustplaats van Berchem op de autosnelweg A3 in de richting van Frankrijk zijn er camera's gepland, die wel enkel voor het beheer van de "intelligente" vrachtwagenparking zijn bedoeld. Die camera's zullen worden aangesloten op het verkeerscontrolecentrum CCT/CITA. Alle geregistreerde camera's van het type videobewaking vallen onder de wetgeving inzake bescherming van persoonsgegevens (CNPD) en zouden in voorkomend geval door een andere bestuurlijke instantie moeten worden geëxploiteerd.

Wel zou het enkele feit dat er verkeerstoelicht-camera's worden geplaatst criminelen moeten afschrikken.

Verder zal men steeds dienen toe te zien op de naleving van de verplichtingen voorzien in de nieuwe Europese regelgeving over de bescherming van persoonsgegevens (GDPR en richtlijn 2016/680).

Vraag 8

Bent u van mening dat eenzelfde regelgeving omtrent cameratoezicht in de grensgebieden efficiënter zou werken dan nu het geval is en ook goedkoper? Zo nee, waarom niet?

Het lijkt niet gebruikelijk om verschillende wetten voor de grensgebieden aan te nemen. Het is duidelijk dat, naar het voorbeeld van wat met Frankrijk gebeurt, de aanneming van een samenwerkingsakkoord met Nederland een optie zou zijn, die het mogelijk maakt een samenwerking tussen de twee Staten op dit deel van het grondgebied op de best mogelijke manier te organiseren.

België en Nederland beschikken sinds 2014 over een bilaterale uitvoeringsovereenkomst inzake de uitwisseling van blacklists voor ANPR-systemen,

services de police, cette possibilité devra être prévue dans la loi sur la sécurité privée.

Tout cela doit être mis en lien avec le débat sur les tâches clés des services de police.

Au Luxembourg les parkings des aires de service ne sont pas surveillés par des caméras. Pour le projet à l'Aire de Berchem sur l'autoroute A3 en direction de la France, il est prévu d'installer des caméras, mais qui sont seuls destinés à la gestion du parking "intelligent" pour poids lourds. Ces caméras seront raccordées au centre de contrôle du trafic CCT/CITA. Toutes les caméras de type vidéosurveillance et enregistrées tombent sur la législation de la protection des données personnelles (CNPD) et devraient le cas échéant être exploitées par une autre entité administrative.

Cela étant dit, la seule mise en place des caméras de surveillance trafic, devraient avoir un effet dissuasif sur les criminels.

Par ailleurs, il faudra toujours veiller à respecter les obligations prévues par la nouvelle réglementation européenne relative à la protection des données à caractère personnel (GDPR et directive 2016-680).

Question 8

Estimez-vous qu'une réglementation uniforme concernant les caméras de surveillance dans les régions frontalières serait plus efficace que ce n'est le cas actuellement et serait aussi moins onéreuse? Dans la négative, pourquoi?

Il ne semble pas qu'il soit d'usage d'adopter des lois différentes pour les régions frontalières. Il est clair qu'à l'image de ce qui se fait avec la France, l'adoption d'un accord de coopération avec les Pays-Bas serait une option, permettant d'organiser au mieux une collaboration entre les deux États dans cette portion du territoire.

La Belgique et les Pays-Bas disposent depuis 2014 d'un accord bilatéral d'exécution pour l'échange de listes noires pour les ANPR, mais

maar daarin is enkel de uitwisseling van gegevens voor het voeden van de ANPR-camera's van beide landen geregeld; deze overeenkomst ziet dus niet op de uitwisseling van beelden.

Verder zal reeds een afstemming van de regels voortvloeien uit de toekomstige implementatie, zowel in België als in Nederland, van de Europese regels inzake bescherming van gegevens, zoals voorzien in de GDPR en richtlijn 2016/680.

Vraag 9

Kunt u aangeven wanneer u dit in het Comité van Ministers gaat bespreken en kunt u het Benelux-parlement over de vruchten van dit gesprek zo spoedig mogelijk informeren?

Op dit ogenblik wordt op Europees niveau het Mobility Package besproken, dat moet uitmonden in nieuwe maatregelen, ook inzake de rij- en rust-tijden. Daarin zitten ook een aantal voorstellen vervat met betrekking tot de problematiek die ons nu bezighoudt in het kader van de eerlijke concurrentie en de sociale dumping.

We kunnen in de schoot van de Benelux nagaan hoe wij de nieuwe Europese regels, eens ze van kracht zijn, nog verder kunnen versterken door een grotere afstemming van het onderlinge handhavingsbeleid in de Benelux.

cela règle uniquement l'échange de données pour alimenter les caméras ANPR des deux pays; l'échange des images n'est donc pas concerné par cet accord.

Par ailleurs, une harmonisation des règles découlera déjà du fait de l'application prochaine, tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, des règles européennes en matière de protection des données, prévues par le GDPR et la directive 2016-680.

Question 9

Pouvez-vous préciser quand ce point sera discuté au sein du Comité de ministres et pourriez-vous informer dans les meilleurs délais le Parlement Benelux du résultat de ces discussions?

À l'heure actuelle, au niveau européen, le Paquet Mobilité fait l'objet de discussions. Celui-ci devrait déboucher sur une série de nouvelles mesures, également en matière de temps de conduit et de repos. Ce Paquet comprend également une série de propositions relatives à la problématique qui nous occupe actuellement dans le cadre de la lutte contre la concurrence déloyale et le dumping social.

Dans le giron du Benelux, nous pouvons déterminer comment ces règles européennes, une fois appliquées, peuvent être renforcées davantage par le biais d'une coordination plus intensive de la politique en matière de respect de l'application au Benelux.

BIJLAGE**ANNEXE**

#	Provincie	Plaats	Autosnelweg	Richting	# plaatsen
1	Antwerpen	Minderhout	E19/A1	Antwerpen-Nederland	80
2	Antwerpen	Minderhout	E19/A1	Nederland-Antwerpen	69
3	Antwerpen	Brecht	E19/A1	Antwerpen-Nederland	47
4	Antwerpen	Ranst	E34/A21	Luik-Antwerpen	42
5	Antwerpen	Ranst	E34/A21	Antwerpen-Luik	36
6	Antwerpen	Vorselaar	E34/A21	Nederland-Antwerpen	35
7	Antwerpen	Vorselaar	E34/A21	Antwerpen-Nederland	35
8	Antwerpen	Gierle (Lille)	E34/A21	Nederland-Antwerpen	28
9	Antwerpen	Gierle (Lille)	E34/A21	Antwerpen-Nederland	28
10	Antwerpen	Turnhout	E34/A21	Nederland-Antwerpen	20
11	Antwerpen	Turnhout	E34/A21	Antwerpen-Nederland	20
12	Antwerpen	Postel (Mol)	E34/A21	Nederland-Antwerpen	54
13	Antwerpen	Postel (Mol)	E34/A21	Antwerpen-Nederland	45
14	Antwerpen	Waarloos (Kontich)	E19/A1	Antwerpen-Brussel	24
15	Antwerpen	Waarloos (Kontich)	E19/A1	Brussel-Antwerpen	23
16	Limburg	Tessenderlo	E313/A13	Hasselt-Antwerpen	39
17	Limburg	Tessenderlo	E313/A13	Antwerpen-Hasselt	41
18	Limburg	Diepenbeek	E313/A13	Luik-Antwerpen	21
19	Limburg	Diepenbeek	E313/A13	Antwerpen-Luik	21
20	Limburg	Hoeselt	E313/A13	Luik-Antwerpen	21
21	Limburg	Hoeselt	E313/A13	Antwerpen-Luik	20
22	Limburg	Boorseme (Maasmechelen)	E314/A2	Nederland-Leuven	24
23	Limburg	Boorseme (Maasmechelen)	E314/A2	Leuven-Nederland	24
24	Limburg	Zolder-Zonhoven	E314/A2	Nederland-Leuven	30
25	Limburg	Zolder-Zonhoven	E314/A2	Leuven-Nederland	30
26	Limburg	Moelingen	E25/A25	Nederland- Luik	36
27	Limburg	Moelingen	E25/A25	Luik-Nederland	34
28	Oost-Vlaanderen	Wetteren	E40/A10	Oostende-Brussel	80
29	Oost-Vlaanderen	Wetteren	E40/A10	Brussel-Oostende	80
30	Oost-Vlaanderen	Drongen (Gent)	E40/A10	Oostende-Brussel	30
31	Oost-Vlaanderen	Drongen (Gent)	E40/A10	Brussel-Oostende	30
32	Oost-Vlaanderen	Kruishoutem	E17/A14	Frankrijk-Antwerpen	35
33	Oost-Vlaanderen	Kruishoutem	E17/A14	Antwerpen-Frankrijk	35
34	Oost-Vlaanderen	Nazareth	E17/A14	Frankrijk-Antwerpen	70
35	Oost-Vlaanderen	Nazareth	E17/A14	Antwerpen-Frankrijk	32
36	Oost-Vlaanderen	Gentbrugge (Gent)	E17/A14	Frankrijk-Antwerpen	20
37	Oost-Vlaanderen	Gentbrugge (Gent)	E17/A14	Antwerpen-Frankrijk	20
38	Oost-Vlaanderen	Kalken (Laarne)	E17/A14	Frankrijk-Antwerpen	50
39	Oost-Vlaanderen	Kalken (Laarne)	E17/A14	Antwerpen-Frankrijk	80
40	Oost-Vlaanderen	Waasmunster	E17/A14	Frankrijk-Antwerpen	20
41	Oost-Vlaanderen	Waasmunster	E17/A14	Antwerpen-Frankrijk	20

42	Oost-Vlaanderen	Kruibeke	E17/A14	Frankrijk-Antwerpen	30
43	Oost-Vlaanderen	Kruibeke	E17/A14	Antwerpen-Frankrijk	30
44	Vlaams-Brabant	Peutie (Vilvoorde)	E19/A1	Antwerpen-Brussel	15
45	Vlaams-Brabant	Peutie (Vilvoorde)	E19/A1	Brussel-Antwerpen	22
46	Vlaams-Brabant	Ruisbroek (Sint-Pieters-Leeuw)	R0/A7	Frankrijk-Brussel	30
47	Vlaams-Brabant	Ruisbroek (Sint-Pieters-Leeuw)	R0/A7	Brussel-Frankrijk	30
48	Vlaams-Brabant	Halle	R0/A7	Frankrijk-Brussel	45
49	Vlaams-Brabant	Everberg	E40/A3	Luik-Brussel	16
50	Vlaams-Brabant	Everberg	E40/A3	Brussel-Luik	16
51	Vlaams-Brabant	Heverlee	E40/A3	Luik-Brussel	30
52	Vlaams-Brabant	Heverlee	E40/A3	Brussel-Luik	30
53	Vlaams-Brabant	Boutersem	E40/A3	Luik-Brussel	13
54	Vlaams-Brabant	Tienen	E40/A3	Brussel-Luik	20
55	Vlaams-Brabant	Walshoutem	E40/A3	Luik-Brussel	14
56	Vlaams-Brabant	Walshoutem	E40/A3	Brussel-Luik	12
57	Vlaams-Brabant	Groot-Bijgaarden	E40/A10	Oostende-Brussel	38
58	Vlaams-Brabant	Groot-Bijgaarden	E40/A10	Brussel-Oostende	29
59	Vlaams-Brabant	Rotselaar	E314/A2	Nederland-Leuven	23
60	Vlaams-Brabant	Rotselaar	E314/A2	Leuven-Nederland	14
61	West-Vlaanderen	Rekkem (Menen)	E17/A14	Antwerpen-Frankrijk	120
62	West-Vlaanderen	Rekkem (Menen)	E17/A14	Frankrijk-Antwerpen	98
63	West-Vlaanderen	Marke (Kortrijk)	E17/A14	Frankrijk-Antwerpen	30
64	West-Vlaanderen	Marke (Kortrijk)	E17/A14	Antwerpen-Frankrijk	27
65	West-Vlaanderen	Jabbeke	E40/A10	Oostende-Brussel	33
66	West-Vlaanderen	Jabbeke	E40/A10	Brussel-Oostende	37
67	West-Vlaanderen	Mannekensverre	E40/A18	Frankrijk-Jabbeke	9
68	West-Vlaanderen	Mannekensverre	E40/A18	Jabbeke-Frankrijk	9
69	West-Vlaanderen	Westkerke	E40/A18	Frankrijk-Jabbeke	30
70	West-Vlaanderen	Westkerke	E40/A18	Jabbeke-Frankrijk	30
71	West-Vlaanderen	Oekene	E403/A17	Brugge-Kortrijk	25
72	West-Vlaanderen	Oekene	E403/A17	Kortrijk-Brugge	25