



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

07-12-2010

Après-midi

Dinsdag

07-12-2010

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les tarifs des services de la navigation aérienne" (n° 729)	1
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	2
- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le test salivaire" (n° 809)	2
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'instauration des tests salivaires" (n° 832)	2
- M. Siegfried Bracke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les résultats faussement positifs des tests salivaires à la suite de la consommation de certains médicaments" (n° 855)	2
- M. Bruno Tobback au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences des tests salivaires pour les patients TDAH" (n° 908)	2
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'importance du test salivaire" (n° 1115)	2
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Siegfried Bracke, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité, Bruno Tobback , président du groupe sp.a, Jef Van den Bergh	
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'avant-projet de loi instaurant le cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 917)	9
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	10
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nouvelles plaques minéralogiques" (n° 1016)	10
- Mme Veerle Wouters au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'introduction de la nouvelle plaque d'immatriculation européenne" (n° 1117)	11
<i>Orateurs:</i> Peter Logghe, Veerle Wouters ,	

INHOUD

Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de tarieven van luchtvaartnavigatiediensten" (nr. 729)	1
<i>Spreekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	2
- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speekseltest" (nr. 809)	2
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van speekseltesten" (nr. 832)	2
- de heer Siegfried Bracke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het vals positief reageren van de speekseltest op bepaalde medicatie" (nr. 855)	2
- de heer Bruno Tobback aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van de speekseltest voor ADHD-patiënten" (nr. 908)	2
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het belang van de speekseltest" (nr. 1115)	2
<i>Spreekers:</i> Tanguy Veys, Siegfried Bracke, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit, Bruno Tobback , voorzitter van de sp.a-fractie, Jef Van den Bergh	
Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorontwerp van wet houdende het exploitatiekader van de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 917)	9
<i>Spreekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	10
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe nummerplaten" (nr. 1016)	10
- mevrouw Veerle Wouters aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van de nieuwe Europese nummerplaat" (nr. 1117)	11
<i>Spreekers:</i> Peter Logghe, Veerle Wouters ,	

Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des pneus hiver" (n° 1385)	13	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van winterbanden" (nr. 1385)	13
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Peter Logghe au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "la réglementation européenne relative aux passagers des bateaux" (n° 1399)	14	Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "EU-regelgeving over bootpassagiers" (nr. 1399)	14
<i>Orateurs:</i> Peter Logghe, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Peter Logghe, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'état de la situation en ce qui concerne la transposition de la directive européenne relative à la gestion de la sécurité de l'infrastructure routière" (n° 610)	15	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stand van zaken van het omzetten van de Europese richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur" (nr. 610)	15
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Bert Wollants au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "la libéralisation de la manutention à l'aéroport de Zaventem" (n° 707)	17	Vraag van de heer Bert Wollants aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie-en asielbeleid, over "de liberalisering van de afhandeling op de luchthaven van Zaventem" (nr. 707)	17
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le survol du Brabant wallon" (n° 869)	19	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het overvliegen van Waals-Brabant" (nr. 869)	19
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le refus d'un pilote d'obtempérer à un ordre" (n° 884)	20	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de weigering van een piloot om een bevel op te volgen" (nr. 884)	20
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le certificat de conformité pour les voitures d'occasion" (n° 903)	21	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gelijkvormigheidsattest voor tweedehandsvoertuigen" (nr. 903)	21
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles de sécurité routière et de concurrence déloyale dans le cadre du transport routier de marchandises" (n° 909)	23	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "controles op verkeersveiligheid en oneerlijke concurrentie bij het goederentransport over de weg" (nr. 909)	23
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe ,		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe ,	

secrétaire d'État à la Mobilité		staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle du port de la ceinture de sécurité" (n° 911) <i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	25	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle op het dragen van de veiligheidsgordel" (nr. 911) <i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	25
Question de M. Peter Vanvelthoven au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des véhicules électriques" (n° 1015) <i>Orateurs:</i> Peter Vanvelthoven, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	27	Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van elektrische voertuigen" (nr. 1015) <i>Sprekers:</i> Peter Vanvelthoven, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	27
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de tracteurs pour le transport routier" (n° 1023)	29	- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van tractoren voor vrachtvervoer" (nr. 1023)	29
- M. David Clarinval au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les propositions étudiées actuellement pour répondre à la problématique du transport agricole" (n° 1178)	29	- de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de thans ter tafel liggende voorstellen om een oplossing aan te reiken voor de problematiek van het landbouwverkeer" (nr. 1178)	29
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'escorte de véhicules agricoles lourds" (n° 1464) <i>Orateurs:</i> Steven Vandeput, Tanguy Veys, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	29	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het escorte van zware landbouwvoertuigen" (nr. 1464) <i>Sprekers:</i> Steven Vandeput, Tanguy Veys, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	29
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la compétence professionnelle des chauffeurs de camion et de bus" (n° 1116)	32	- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vakbekwaamheid van vrachtwagen- en buschauffeurs" (nr. 1116)	32
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le retard dans la formation obligatoire des chauffeurs de bus et de camion" (n° 1463) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	32	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de achterstand in de verplichte opleiding voor bus- en truckchauffeurs" (nr. 1463) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	32

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

du

MARDI 07 DÉCEMBRE 2010

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 07 DECEMBER 2010

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 15 h 08 par Mme Maggie De Block, présidente.

01 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les tarifs des services de la navigation aérienne" (n° 729)

01.01 Bert Wollants (N-VA): Les compagnies aériennes européennes traversent une période difficile et enregistreront probablement une perte de 2,2 milliards d'euros en 2010. Une éventuelle augmentation tarifaire de 3,8 % des services de navigation aérienne risque de compromettre une reprise potentielle.

Quels tarifs appliquera-t-on en Belgique et comment notre pays se positionne-il en la matière par rapport aux autres États membres de l'Union européenne? Comment contrôlera-t-on les coûts relatifs aux services de navigation aérienne?

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai demandé à Belgocontrol d'élaborer un plan d'action stratégique accompagné de mesures garantissant la mise en œuvre d'une politique plus efficace et d'un réajustement éventuel du plan quinquennal. Le tarif unitaire des redevances de route pour l'année 2011 s'élève à 76,44 euros. Ce tarif est nettement inférieur à celui proposé en juillet 2010, qui était de 81,82 euros. La Commission européenne a en effet invité les États membres à maintenir le coût des services de navigation le plus bas possible, sans négliger bien sûr les normes de sécurité requises.

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.08 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

01 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de tarieven van luchtvaartnavigatiediensten" (nr. 729)

01.01 Bert Wollants (N-VA): De Europese luchtvaartmaatschappijen beleven moeilijke tijden. Voor 2010 zullen ze wellicht een verlies van 2,2 miljard euro optekenen. Een mogelijke tariefstijging van 3,8 procent bij de navigatiediensten zou een eventuele heropleving in de weg kunnen staan.

Welke tarieven zullen er in België worden gehanteerd en hoe staan die in verhouding tot de andere Europese lidstaten? Hoe zullen de kosten voor de navigatiediensten onder controle kunnen worden gehouden?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Ik heb Belgocontrol gevraagd een strategisch actieplan op te stellen met de nodige garanties voor efficiënter beleid en met een eventuele bijsturing van het vijfjarenplan. Het eenheidstarief voor de *en route*-heffingen voor het jaar 2011 bedraagt 76,44 euro. Dat tarief ligt beduidend lager dan het tarief dat in juli 2010 werd voorgelegd en dat 81,82 euro bedroeg. De Europese Commissie heeft de lidstaten namelijk verzocht om de kosten voor de navigatiediensten zo laag mogelijk te houden, zonder natuurlijk de noodzakelijke veiligheidsvereisten uit het oog te verliezen.

La redevance de route appliquée par notre pays, ainsi que par le Luxembourg, s'élevait à 70,79 euro en 2007, 69,36 en 2008, 75,90 euro en 2009 et 76,46 euro en 2010. Pour 2011, la redevance a été fixée à 76,44 euro.

Voici en guise de comparaison les tarifs fixés par quelques autres pays pour l'année 2011: 71,84 euro en Allemagne, 66,93 euro en France, 65,66 euro aux Pays-Bas et 90,84 euro en Suisse.

01.03 Bert Wollants (N-VA): Nos tarifs restent tout de même assez élevés. Il faudra que nous en rediscutions à l'occasion.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le test salivaire" (n° 809)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'instauration des tests salivaires" (n° 832)
- M. Siegfried Bracke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les résultats faussement positifs des tests salivaires à la suite de la consommation de certains médicaments" (n° 855)
- M. Bruno Tobback au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences des tests salivaires pour les patients TDAH" (n° 908)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'importance du test salivaire" (n° 1115)

02.01 Tanguy Veys (VB): Le test salivaire est utilisé depuis le mois d'octobre pour détecter l'usage de stupéfiants chez les automobilistes. Un test salivaire peut être réalisé rapidement et sur place. Plusieurs instances ont déjà démontré précédemment le manque de fiabilité des tests salivaires. Le secrétaire d'État a répondu que ce test n'était qu'indicatif et devait être confirmé par une analyse de sang ultérieure. Il apparaît aujourd'hui que le test salivaire présente non seulement une grande marge d'erreur, mais réagit aussi positivement à des médicaments visant à traiter les symptômes du TDAH et du TDA. Même en possession d'un certificat médical, ces personnes risquent donc de perdre leur permis de conduire.

Il ressort par ailleurs d'une étude de l'UGent et de l'IBSR que le test salivaire n'est pas sensible aux

De *en route*-heffing die ons land samen met Luxemburg toepast, bedroeg 70,79 euro in 2007, 69,36 euro in 2008, 75,90 euro in 2009 en 76,46 euro in 2010. Voor 2011 is de heffing vastgelegd op 76,44 euro.

Ik geef ook het tarief dat in 2011 in een aantal andere landen zal gehanteerd worden: 71,84 euro in Duitsland, 66,93 euro in Frankrijk, 65,66 euro in Nederland en 90,84 euro in Zwitserland.

01.03 Bert Wollants (N-VA): Onze tarieven blijven toch eerder aan de hoge kant. Daarover moeten we bij gelegenheid van gedachten wisselen.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speekseltest" (nr. 809)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van speekseltesten" (nr. 832)
- de heer Siegfried Bracke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het vals positief reageren van de speekseltest op bepaalde medicatie" (nr. 855)
- de heer Bruno Tobback aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van de speekseltest voor ADHD-patiënten" (nr. 908)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het belang van de speekseltest" (nr. 1115)

02.01 Tanguy Veys (VB): Sinds oktober wordt de speekseltest gebruikt om bestuurders te controleren op druggebruik. Een speekseltest kan snel en ter plaatse worden afgenomen. Verschillende instanties hebben eerder al aangetoond dat speekseltesten onbetrouwbaar zijn. De staatssecretaris heeft daarop geantwoord dat deze test enkel oriënterend is en dat een bloedproef achteraf bepalend is. Nu blijkt dat de speekseltest niet alleen een grote foutenmarge heeft, maar ook positief reageert op geneesmiddelen die de symptomen van ADHD en ADD onderdrukken. Zelfs met een doktersattest riskeren deze mensen dus hun rijbewijs te verliezen.

Uit een studie van de UGent en het BIVV blijkt overigens dat de speekseltest ongevoelig is voor

somnifères et aux calmants.

Dans les écoles de police, on enseigne de toujours procéder, après un test salivaire positif, à une prise de sang plutôt qu'à une analyse de la salive parce que l'arrêté royal sur le sujet n'a pas encore été publié. Une prise de sang prend beaucoup de temps parce que la police doit réquisitionner un médecin à cet effet et qu'elle s'accompagne de nombreuses tâches administratives.

Quelle évaluation le secrétaire d'État fait-il de cette mesure? À combien de tests salivaires a-t-on déjà procédé? Combien étaient positifs et combien ont été confirmés par une prise de sang? A-t-on réellement vérifié si les appareils réagissent aux médicaments contre les symptômes du TDAH ou du TDA? Pourquoi l'arrêté royal sur les analyses de salive n'est-il pas encore publié?

02.02 Siegfried Bracke (N-VA): Il semblerait que le test salivaire réagisse positivement à certains opiacés comme les patches de morphine, mais également à la Rilatine et à d'autres médicaments utilisés pour traiter le TDAH, et même à certains sirops antitussifs à la codéine. La police décide de réaliser un test salivaire sur la base d'une check-list sommaire de signes extérieurs, ce qui donne l'impression qu'on soumet des personnes à un test salivaire parce qu'elles sont malades.

Le secrétaire d'État a déclaré entre-temps qu'il était préférable que les patients qui ont ingéré de la Rilatine s'abstiennent de prendre le volant.

02.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Je n'ai absolument pas dit cela. C'est l'interprétation de la presse!

02.04 Siegfried Bracke (N-VA): Il est en outre également précisé dans la notice qu'il est préférable de ne pas conduire un véhicule après avoir pris ce médicament. La même restriction vaut-elle pour d'autres médicaments, tels que par exemple la codéine? Comment la prise de ces médicaments en combinaison avec la conduite d'un véhicule était-elle réglée avant l'introduction du test salivaire?

02.05 Bruno Tobback (sp.a): De nombreuses personnes atteintes de TDAH sont des adultes menant une carrière professionnelle tout à fait normale. Ils ont besoin de médicaments et affirment qu'il est nettement plus sûr de conduire sous l'influence de la Rilatine que sans en avoir consommé, étant donné que leur concentration s'en trouve améliorée. Je suis préoccupé par la réaction des tests salivaires à ce médicament. À mes yeux, il n'est pas interdit de prendre le volant après avoir

slaap- en kalmeermiddelen.

Op de politiescholen wordt onderricht om na een positieve speekseltest steeds over te gaan tot bloedafname en niet tot een speekselanalyse, omdat het KB daarover nog niet gepubliceerd werd. Een bloedafname is een tijdrovende test, de politie moet daarvoor een arts vorderen en er komt veel administratief werk bij te pas.

Hoe evalueert de staatssecretaris de maatregel? Hoeveel speekseltesten zijn er al afgenomen? Hoeveel waren er positief en hoeveel daarvan werden door een bloedafname bevestigd? Werd effectief getest of de apparatuur reageert op geneesmiddelen die de symptomen van ADHD of ADD onderdrukken? Waarom werd het KB over de speekselanalyse nog niet gepubliceerd?

02.02 Siegfried Bracke (N-VA): Blijkbaar reageert de speekseltest positief op sommige opiaten zoals morfinepleisters, maar ook op Rilatine en andere ADHD-medicatie en zelfs op sommige hoestsiropen met codeïne. De politie beslist om een speekseltest uit te voeren op basis van een oppervlakkige checklist van uiterlijke kenmerken. Daardoor ontstaat de indruk dat mensen aan een speekseltest worden onderworpen omdat ze ziek zijn.

De staatssecretaris heeft ondertussen verklaard dat patiënten na inname van Rilatine beter niet met de auto zouden rijden.

02.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik heb dat helemaal niet gezegd. Dat heeft de pers ervan gemaakt!

02.04 Siegfried Bracke (N-VA): Ook in de bijsluiter staat overigens dat men na inname beter geen voertuigen bestuurt. Geldt voor andere medicijnen, zoals bijvoorbeeld codeïne, dezelfde restrictie? Hoe was het gebruik van deze middelen in combinatie met het besturen van een voertuig geregeld voor de invoering van de speekseltest?

02.05 Bruno Tobback (sp.a): Nogal wat ADHD-lijdens zijn volwassen mensen met een normaal functionerende beroepsloopbaan en hebben daarvoor medicatie nodig. Zij beweren dat het veel veiliger is als ze met Rilatine met de wagen rijden dan zonder, want dan kunnen ze zich veel beter concentreren. Het verontrust mij dat de speekseltest op deze medicatie reageert. Volgens mij is het toegelaten om met de wagen te rijden in combinatie met het gebruik van dergelijke

consommé ce type de médicaments. Même si les intéressés ne se voient infliger aucune amende lorsque les résultats d'un test sanguin établissent qu'il s'agit de Rilatine, ils doivent tout de même se passer de leur véhicule durant 12 heures. Le secrétaire d'État prendra-t-il des mesures concrètes à cet égard?

02.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En ce qui concerne l'influence des médicaments sur le test salivaire, les tests effectués par la police ne sont évidemment pas destinés à constater l'usage de médicaments. Ils ont été développés spécialement pour détecter des substances interdites, comme le cannabis, les amphétamines, l'héroïne et la cocaïne. Un examen approfondi a démontré entre-temps que la Rilatine utilisée dans un cadre thérapeutique normal ne donnerait pas un résultat positif lors d'un test salivaire. Cela vaut également pour la majorité des autres médicaments qui contiendraient des éléments d'une des substances interdites, telles que des analgésiques composés de codéine ou de morphine. Aucun problème ne se pose donc pour ces médicaments qui donnent une faible réactivité croisée lors du test salivaire lorsqu'ils ont été pris à dose normale. Si le résultat du test salivaire est malgré tout positif, il résulte de la prise de doses élevées et il convient dès lors de se demander s'il est opportun de conduire une voiture dans ces circonstances.

Un test salivaire n'est imposé que lorsque la police décèle certains signes ou indices extérieurs de consommation de drogue tels que définis sur la liste de vérification. Les policiers confirment qu'ils sont à même de détecter assez rapidement les vrais toxicomanes. Pour un patient atteint de TDAH ou une personne ayant consommé un analgésique contenant de la codéine, le risque d'être confronté à un test positif est minimal.

Les tests salivaires constituent une amélioration notable par rapport aux anciens tests d'urine, étant donné que ces derniers débouchaient sur un nombre de résultats faussement positifs nettement plus élevé. L'ancien test d'urine donnait en effet 18 % de résultats faussement positifs, contre 7 % pour les tests salivaires actuels.

Une prescription médicale ne constitue nullement un laissez-passer en cas de contrôle policier. Les substances prises par l'intéressé ne peuvent être définies avec certitude qu'a posteriori, lors de l'analyse salivaire ou sanguine définitive. Nul ne pourra être puni pour avoir absorbé les médicaments concernés.

medicatie. Deze mensen zullen na een bloedtest wel niet beboet worden, maar ondertussen moeten ze wel 12 uur hun wagen aan de kant laten staan. Zal de staatssecretaris concrete maatregelen nemen?

02.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Wat betreft de invloed van geneesmiddelen op de speekseltest, zijn de speekseltests die door de politie worden gebruikt uiteraard niet bedoeld om het gebruik van geneesmiddelen vast te stellen. Zij zijn specifiek ontworpen om verboden substanties op te sporen, zoals cannabis, amfetaminen, heroïne en cocaïne. Nader onderzoek heeft ondertussen uitgewezen dat Rilatine bij een normaal therapeutisch gebruik geen positieve speekseltest geeft. Dat geldt ook voor de meeste andere geneesmiddelen die elementen zouden bevatten van een van de verboden substanties, zoals pijnstillers die codeïne of morfine bevatten. Bij die geneesmiddelen, die bij normaal gebruik een zogenaamd lage kruisreactiviteit bij de uitvoering van de speekseltest geven, zijn er dus geen problemen. Als de speekseltest toch positief is, dan wijst dat op het gebruik van hoge dosissen, waarbij de vraag moet worden gesteld of het dan wel aangewezen is om nog een voertuig te mogen besturen.

De speekseltest wordt pas opgelegd wanneer de politie bepaalde uiterlijke tekenen of aanwijzingen van druggebruik heeft vastgesteld, zoals bepaald in de checklist. Politiemensen bevestigen dat zij de echte druggebruikers relatief snel kunnen detecteren. Een ADHD-patiënt of iemand die een pijnstiller met codeïne gebruikt, loopt geen of minimaal risico om positief te testen.

De speekseltest is een hele verbetering aangezien er bij de vroegere urinetest veel meer vals positieve uitslagen waren. De vroegere urinetest gaf 18 procent vals positieve resultaten, de huidige speekseltest 7 procent.

Een doktersvoorschrift is geen vrijgeleide bij een eventuele politiecontrole. Pas achteraf, bij de definitieve speeksel- of bloedanalyse, kunnen de ingenomen substanties met zekerheid worden vastgesteld. Men zal niet strafbaar zijn voor de ingenomen medicatie.

J'ai reçu une question concernant le problème posé par l'influence de certains médicaments sur la conduite et ce que mentionne la notice à ce sujet. Ce problème concerne essentiellement les calmants, les antidépresseurs et les benzodiazépines. La législation contient une disposition générale aux termes de laquelle la conduite sous l'influence de médicaments est punissable, et ce sur la base de signes extérieurs, en particulier si ces signes extérieurs présentent des similitudes avec un état d'ébriété. S'il s'avère par exemple qu'après un test d'haleine négatif et un test salivaire négatif, la personne en question présente des signes extérieurs qui influencent sa conduite, la police est tout à fait autorisée à intervenir en infligeant à l'intéressé une interdiction de conduire de 12 heures. L'intéressé sera évidemment soumis en outre à une analyse de sang afin de vérifier de quelles substances il s'agit.

La police ambitionne de procéder au minimum à 10 000 tests salivaires par an mais j'ai l'intention d'augmenter très nettement ce nombre. Il ne faut pas considérer ce nombre comme un quota imposé car il est normal de quantifier certains objectifs politiques comme c'est du reste le cas pour les contrôles de l'alcoolémie et les contrôles de vitesse. Si nous pensons qu'avec la même capacité policière un plus grand nombre de tests salivaires pourront être effectués, c'est précisément parce que nous ne devons plus appliquer l'ancienne méthode consistant en une batterie de tests et en un test d'urine.

J'ai déjà répondu à la question de M. Veys le 19 octobre. Je répète que la marge d'erreur de 16 % constatée en France par le professeur Mura signifie en réalité que les automobilistes ont été contrôlés positifs au test salivaire, mais négatifs à l'analyse sanguine ultérieure. Ces automobilistes n'ont donc pas été condamnés. Cette marge d'erreur de 16 % ne vaut pas pour la Belgique, puisque nous utilisons d'autres tests, plus performants.

En 2009, les tests urinaires ont produit 18 % de résultats faussement positifs qui ont donc été contredits par les analyses sanguines. Étant donné que la drogue reste moins longtemps décelable dans la salive que dans l'urine, la nouvelle loi produira moins de résultats faussement positifs. Selon les résultats provisoires de tests effectués en laboratoire, la marge d'erreur positive pour le test salivaire serait de 7 %, ce qui représente une diminution de plus de 50 %. La nouvelle législation sur le test salivaire constitue donc un progrès incontestable en matière de détection de la conduite sous influence. L'ancienne batterie de tests, qui

Er was een vraag over de problematiek van de invloed van geneesmiddelen op het rijgedrag en wat daarover in de bijsluiter staat vermeld. Vooral kalmeermiddelen, antidepressiva of benzodiazepines zijn hier aan de orde. In de wetgeving is een algemene bepaling opgenomen die het rijden onder invloed van geneesmiddelen strafbaar stelt, op basis van uiterlijke tekenen, meer bepaald wanneer die uiterlijke tekenen gelijkenissen vertonen met dronkenschap. Wanneer bijvoorbeeld zou blijken dat, na een negatieve ademtest en een negatieve speekseltest, de persoon in kwestie uiterlijke tekenen vertoont die zijn rijgedrag beïnvloeden, dan kan de politie wel degelijk optreden door een rijverbod van 12 uur op te leggen. Uiteraard zal dan ook een bloedproef worden genomen, om na te gaan over welke substanties het gaat.

De politie wil minstens 10.000 speekseltesten per jaar uitvoeren, maar ik wil dat aantal sterk verhogen. Men moet dit niet bekijken als een opgelegd quotum, maar het is normaal dat bepaalde beleidsdoelstellingen worden gekwantificeerd, zoals dat trouwens ook het geval is voor alcohol- en snelheidscontroles. Precies omdat men de vroegere omslachtige methode van de testbatterij en de urinetest niet meer moet toepassen, gaan wij ervan uit dat met dezelfde politiecapaciteit meer speekselcontroles zullen kunnen worden uitgevoerd.

Op de vraag van de heer Veys heb ik op 19 oktober al geantwoord. Ik herhaal dat de foutenmarge van 16 procent die door professor Mura uit Frankrijk werd vastgesteld, eigenlijk inhoudt dat de bestuurders positief scoorden voor de speekseltest, maar achteraf negatief voor de bloedanalyse. Deze bestuurders werden dus niet veroordeeld. Die foutenmarge van 16 procent geldt niet voor België aangezien wij andere, betere tests gebruiken.

De vroeger gehanteerde urinetest gaf in 2009 in ons land 18 procent vals positieve resultaten, die dus na bloedonderzoek werden tegengesproken. Aangezien drugs minder lang opspoorbaar zijn in speeksel dan in urine zal de nieuwe wet minder vals positieve resultaten geven. Voorlopige studies in het laboratorium tonen een positieve foutenmarge van 7 procent aan. Dat is dus meer dan een halvering. Met de nieuwe wetgeving op de speekseltest boeken wij dus een duidelijke vooruitgang in de opsporing van het rijden onder invloed. De omslachtige testbatterij en de urinetest behoren definitief tot het verleden. Er kan nu efficiënter

était très lourde, ainsi que les tests urinaires appartiennent définitivement au passé. On peut désormais travailler de manière plus efficace.

La Justice et la Santé publique élaborent ensemble l'arrêté royal relatif à l'analyse de salive. Le but est de finaliser cet arrêté avant la fin de l'année. L'analyse de sang pourra alors être remplacée par l'analyse de salive.

En ce qui concerne le nombre de tests salivaires, je ne dispose pas actuellement de chiffres. Les tests salivaires n'ayant été instaurés que le 1^{er} octobre, il est compréhensible qu'une période de rodage soit nécessaire. Dans le cadre de ce rodage, tous les services de police sont graduellement familiarisés avec la nouvelle procédure. Les différents services de police locaux suivent des programmes de formation.

Le projet d'arrêté royal a été soumis pour avis au Conseil d'État et aux Régions. J'espère que cet arrêté royal pourra entrer en vigueur au début de 2011 de façon à ce que plus aucun médecin ne doive être sollicité et que la recherche en laboratoire suffise pour tirer des conclusions définitives concernant la consommation au volant de cannabis, d'amphétamines, d'héroïne ou de cocaïne.

02.07 Tanguy Veys (VB): Je regrette que sur la base de la réglementation actuelle, une personne souffrant du TDAH ou du TDA et qui prend des médicaments risque toujours de perdre son permis de conduire pendant 12 heures même si elle a une attestation médicale sur elle. Seul un médecin est d'ailleurs habilité à apprécier ce qui constitue une "consommation normale". Il est sans doute trop tôt pour fournir des chiffres mais ce que je demande surtout, c'est que les chiffres relatifs à la marge d'erreur soient disponibles rapidement. Cette question est l'objet de très nombreux débats et seuls les chiffres permettront de la trancher.

02.08 Siegfried Bracke (N-VA): Moi aussi, je me demande ce qu'il faut entendre par "consommation normale". N'appartient-il pas au médecin et à lui seul d'en décider?

Tout ce qui est de nature à accroître la sécurité routière emporte mon adhésion. Toutefois, le test salivaire donne toujours 7 % de résultats faussement positifs, ce qui reste très élevé.

02.09 Bruno Tobback (sp.a): Les 7 % de tests faussement positifs représentent de nombreux dossiers. Sur 10 000 tests effectués, il y aura donc 700 tests faussement positifs, outre ce qui est

worden gewerkt.

Justitie en Volksgezondheid werken samen aan het KB betreffende de speekselanalyse. Het is de bedoeling daarmee klaar te zijn tegen het einde van dit jaar. Dan kan de bloedanalyse vervangen worden door de speekselanalyse.

Wat het aantal speekseltesten betreft, beschik ik op dit ogenblik niet over cijfers. Aangezien de speekseltesten pas werden ingevoerd op 1 oktober is het begrijpelijk dat er een inlooperperiode noodzakelijk is waarbij alle politiediensten geleidelijk vertrouwd worden gemaakt met de nieuwe procedure. De verschillende lokale politiediensten volgen opleidingsprogramma's.

Het ontwerp van KB ligt thans ter advies bij de Raad van State en de Gewesten. Ik hoop dat het KB begin 2011 in werking kan treden, zodat geen artsen meer moeten worden ingeschakeld en het laboratoriumonderzoek volstaat om definitieve conclusies te trekken over het gebruik achter het stuur van cannabis, amfetaminen, heroïne of cocaïne.

02.07 Tanguy Veys (VB): Ik betreur dat op basis van de huidige regelgeving iemand die medicatie neemt tegen ADHD of ADD nog steeds kans loopt zijn rijbewijs gedurende 12 uur te verliezen, niettegenstaande hij een doktersattest op zak heeft. Over 'normaal' gebruik kan overigens alleen de arts oordelen. Het is misschien te vroeg voor cijfers, maar ik dring er vooral op aan dat de cijfers over de foutenmarge er snel komen. Er is veel discussie en alleen die cijfers kunnen uitsluitsel geven.

02.08 Siegfried Bracke (N-VA): Ook ik vraag mij af wat onder 'normaal gebruik' moet worden verstaan. Komt het niet enkel en alleen aan de arts toe om dat te bepalen?

Alles wat de veiligheid op de weg kan verhogen, draagt mijn goedkeuring. De speekseltest geeft echter nog altijd 7 procent vals positieve resultaten en dat blijft vrij hoog.

02.09 Bruno Tobback (sp.a): Die 7 procent vals positieve tests betekenen heel wat dossiers. Als er 10.000 tests worden uitgevoerd, dan zijn er 700 vals positieve tests, bovenop de interpretatie van wat als

considéré comme un usage thérapeutique normal. On a par ailleurs omis de préciser ce qu'il convient d'entendre par "usage thérapeutique normal". Ces 7 % ne sont donc pas de nature à me rassurer, d'autant que la différence qui est faite entre la marge d'erreur importante du test urinaire et la petite marge d'erreur du test salivaire n'est en soi pas pertinente. Il est évident qu'on procédera beaucoup plus facilement à un test salivaire qu'à un test urinaire. Selon mes informations, on n'effectue pas 10 000 ou 20 000 et certainement pas 30 000 tests urinaires par an. Le ministre a déclaré que seules les personnes qui sont manifestement sous l'influence de drogues seront soumises à un test salivaire par les services de police. Je souhaiterais toutefois disposer des chiffres afin de vérifier si les services de police procèdent effectivement à un nombre aussi important de tests par an et dans quelle mesure le seuil défini pour procéder à ce type de tests est abaissé.

Comment comptez-vous assurer le suivi statistique? Pourrions-nous avoir un aperçu mensuel des résultats fausement positifs? J'admets que la consommation de drogue chez les conducteurs doit être sévèrement réprimée, mais il faut alors démontrer la fiabilité du test.

02.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Le test salivaire destiné à détecter la consommation de drogue chez les conducteurs est déjà appliqué avec succès en Australie depuis un certain nombre d'années. Si certains aspects méritent en effet un suivi, ils doivent être examinés par des spécialistes.

L'essentiel, c'est que nous devons combattre la drogue au volant coûte que coûte et maîtriser ce problème de manière efficace.

02.11 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Je ne suis pas d'accord avec l'idée qu'il faille s'en remettre à l'avis du médecin. Les médecins sont responsables de l'aspect médical et moi, de la sécurité routière. Pour ce qui est des médicaments prescrits, l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie dispose de toutes les connaissances requises en matière de drogues. Si l'Institut déclare que la quantité des substances controversées contenues dans un médicament normal ne sera pour ainsi dire jamais détectée dans la salive, je me range à son avis. De plus, la quantité de produit absorbée peut s'avérer déterminante pour le comportement au volant. Ma principale préoccupation consiste à faire en sorte que cette quantité ne présente pas un danger potentiel dans le trafic et une position stricte s'impose dès lors. M. Bracke a raison quand il dit que 7 % de faux résultats positifs, c'est tout de

normaal therapeutisch gebruik wordt beschouwd. Daarbij is niet duidelijk bepaald wat dat normaal therapeutisch gebruik precies is. Die 7 procent stelt mij dus niet gerust, vooral ook omdat het verschil dat wordt gemaakt tussen de grote foutenmarge bij de urinetest en de kleine foutenmarge bij de speekseltest op zich niet relevant is. De drempel om de speekseltest af te nemen is natuurlijk vele malen kleiner dan de drempel om de urinetest af te nemen. Bij mijn weten werden er geen 10.000 of 20.000, laat staan 30.000 urinetests per jaar afgenomen. De minister verklaart dat de politie de speekseltest slechts zal afnemen wanneer zij iemand tegenhoudt die manifest duidelijke tekenen van druggebruik geeft, maar ik wil graag de cijfers zien en weten of de politie ieder jaar dat grote aantal tests effectief zo uitvoert en in welke mate de drempel om een test af te nemen verlaagt.

Hoe zal dit statistisch worden opgevolgd? Kunnen wij zicht krijgen op het aantal vals positieven, maand per maand? Ik ben het ermee eens dat er streng moet worden opgetreden tegen druggebruik in het verkeer, maar dan moet ook bewezen worden dat de test rechtvaardig is.

02.10 Jef Van den Bergh (CD&V): De speekseltest om drugs in het verkeer op te sporen wordt reeds een aantal jaren met succes toegepast in Australië. Er komen factoren bij kijken die inderdaad opvolging verdienen, maar dat is een kwestie voor specialisten.

De kern van de zaak is dat wij drugsgebruik in het verkeer tot elke prijs moeten tegengaan en dat we deze problematiek efficiënt onder controle houden.

02.11 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik ga er niet mee akkoord dat wij dit moeten overlaten aan het oordeel van de arts. Artsen moeten zich bezig houden met het medische aspect, maar ik ben wel verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid. Wat de voorgeschreven medicatie betreft, heeft men in het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie inzake drugs toch wel een goede kennis van zaken. Als dat Instituut verklaart dat de kwantiteit van deze omstreden middelen in een normaal geneesmiddel nagenoeg nooit zal worden ontdekt in het speeksel, dan neem ik dat aan. Bovendien kan de kwantiteit van een ingenomen product bepalend zijn voor het gedrag in het verkeer. Mijn zorg moet zijn dat die hoeveelheid geen potentieel gevaar inhoudt in het verkeer en een strikte houding is aangewezen. De heer Bracke zegt dat 7 procent vals positieve resultaten nogal veel is, en dat klopt.

même beaucoup.

Les précédents tests urinaires étaient compliqués et longs et le nombre de contrôles était par conséquent limité. La nouvelle méthode permet de multiplier les contrôles et les résultats positifs erronés sont dès lors plus nombreux et suscitent l'opposition du public. Cependant, en Europe nord-occidentale, la Belgique affiche des statistiques parmi les plus mauvaises en matière de sécurité routière, avec un nombre d'accidents mortels proportionnellement plus élevé. Si je renonce à intervenir, ces statistiques ne s'amélioreront jamais. Les 7% de résultats positifs erronés représentent moins de la moitié des résultats précédents, mais davantage de personnes seront concernées, ce qui est précisément l'objectif poursuivi. Le message que je souhaite faire passer est que toute personne qui absorbe trois ou quatre fois la dose de médicaments prescrite encourt normalement un risque et augmente la probabilité d'être prise sur le fait. Je refuse la moindre concession en matière de sécurité routière et j'agirai avec la sévérité requise.

Je suis tout à fait d'accord avec M. Van den Bergh. Selon mes statistiques, presque la moitié des accidents de la route mortels se produisent pendant le week-end et principalement la nuit. Nous sommes convaincus que la drogue surtout en combinaison avec la consommation d'alcool, constitue probablement une cause importante des accidents. C'est pourquoi je continue à me baser sur les avis de l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie.

02.12 Bruno Tobbacq (sp.a): Je n'ai pas reçu de réponse à ma question sur la tenue et le suivi systématiques de statistiques sur les résultats faussement positifs. Le secrétaire d'État peut-il nous garantir une consultation régulière de ces statistiques? Par ailleurs, j'adhère pleinement à son plaidoyer pour le principe de précaution en matière de sécurité routière et pour une réglementation stricte. Même si celle-ci ne permet de sauver qu'une seule vie supplémentaire, nous aurons magnifiquement œuvré. Si ce test salivaire ne présente aucune lacune, j'y suis certainement favorable. Mais je souhaiterais alors demander que l'on applique une réglementation tout aussi stricte et que l'on adopte une attitude tout aussi déterminée en matière de limitations de vitesse, d'interdictions de dépassement ou de la charge maximale des poids lourds. Les spécialistes attirent également l'attention sur les conséquences mortelles résultant de ces infractions.

La **présidente**: Même si les tests salivaires présentent sans doute des maladies de jeunesse,

De vroegere urinetesten waren omslachtig en tijdrovend, waardoor men niet veel mensen kon testen. Met deze nieuwe methode kan dat nu wel en zijn er dus ook veel meer vals positieve resultaten. Daardoor zijn de mensen er ook tegen. België heeft echter een van de slechtste statistieken inzake verkeersveiligheid in de noordwestelijke regio van Europa, met verhoudingsgewijs gevoelig meer dodelijke ongevallen. Als ik niet op deze manier werk, zullen die statistieken nooit verbeteren. Die 7 procent vals positieve resultaten is minder dan de helft van vroeger, maar het zal inderdaad meer mensen betreffen. Dat is echter ook net de bedoeling. Mijn boodschap is eigenlijk dat er een pakkans is wanneer men de drievoudige of viervoudige hoeveelheid van een normale dosis van een medicijn inneemt, omdat men dan normaal gezien een risico loopt. Daar wil ik streng in optreden, omdat ik geen toegevingen wens te doen inzake verkeersveiligheid.

Ik ga volledig akkoord met de heer Van den Bergh. Mijn statistieken wijzen uit dat bijna de helft van de verkeersdoden valt tijdens de weekends en dan voornamelijk 's nachts. Wij zijn ervan overtuigd dat drugs, vooral in combinatie met alcohol, waarschijnlijk een belangrijke oorzaak zijn. Daarom blijf ik ook voortgaan op wat is uitgewerkt door het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie.

02.12 Bruno Tobbacq (sp.a): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het systematisch bijhouden en opvolgen van statistieken van de vals positieve resultaten. Kan de staatssecretaris ons een regelmatige inzage garanderen? Verder ga ik meer dan akkoord met zijn pleidooi voor het voorzorgsprincipe in verkeersveiligheid en de strenge aanpak. Al wordt daar maar één extra leven mee gered, dan hebben we een geweldige prestatie geleverd. Als zo een speekseltest echt werkt, dan ben ik zeker voor. Maar dan zou ik een even strenge aanpak en vastberaden houding willen vragen inzake snelheidsbeperkingen, inhaalverboden of de maximumomvang van vrachtwagens. Ook bij deze inbreuken wijzen specialisten op de dodelijke consequenties.

De **voorzitter**: De speekseltest zal zijn kinderziekten hebben, maar het is alleszins een

ils représentent en tout état de cause un progrès pour les médecins généralistes de garde, puisque ces derniers ne doivent plus être dépêchés sur les lieux pour procéder à des prises de sang sur les chauffeurs récalcitrants.

02.13 Tanguy Veys (VB): Je ne remets pas en question le principe des tests salivaires. Mon parti a toujours été partisan d'une lutte sévère contre la toxicomanie. Lors d'une éventuelle évaluation et amélioration de ces mesures, une option consisterait à demander aux médecins en quoi consiste, à leur estime, une utilisation normale des médicaments prescrits en cas de TDAH. Nous pourrions mieux cerner la fameuse marge d'erreur dès que les statistiques y afférentes seront disponibles.

02.14 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Je veillerai à ce que ce dossier fasse l'objet d'un suivi particulier. Il est étonnant qu'un Louvaniste émette des réserves en matière de contrôles de vitesse, étant donné que Louvain est considéré comme un modèle en la matière.

Nous avons eu des contacts avec l'Association pharmaceutique belge ainsi qu'avec le fabricant de la Rilatine, qui nous ont assurés qu'il n'y a pas de risques en cas d'usage normal. Toutefois, si un conducteur ingurgite toute une bouteille de sirop contre la toux ou avale toute une boîte de somnifères, il s'endormira certainement derrière le volant.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'avant-projet de loi instaurant le cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 917)

03.01 Bert Wollants (N-VA): Le problème d'un cadre d'exploitation efficace de l'aéroport de Bruxelles-National n'est pas nouveau. Le secrétaire d'État a dans l'intervalle préparé un avant-projet de loi. Qu'en est-il? Pouvons-nous nous attendre à une proposition définitive et quand pourra-t-elle être mise en œuvre? Le secrétaire d'État a-t-il tenu compte des avis des Régions? En résulte-t-il une proposition globale? A-t-il tenu compte des zones militaires dans notre espace aérien? Y aura-t-il d'autres problèmes à résoudre? Quelle est sa position en la matière?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): L'avant-projet de loi relatif au cadre

vooruitgang voor de huisartsen van wacht, die niet meer opgetrommeld worden om bloedafnames te doen bij weerbarstige chauffeurs.

02.13 Tanguy Veys (VB): Ik stel het principe van de speekseltest geenszins ter discussie. Mijn partij is altijd vragende partij geweest voor een strenge aanpak van het drugsgebruik. Bij een eventuele evaluatie en bijsturing zou men de artsen kunnen vragen wat volgens hen normaal gebruik van ADHD-medicatie is. Zodra de statistieken beschikbaar zijn, kunnen we zicht krijgen op de fameuze foutenmarge.

02.14 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik zal het dossier van nabij doen volgen. Het verbaast dat iemand uit het Leuvense bedenkingen heeft bij de snelheidscontroles, want Leuven heeft ter zake toch een voorbeeldfunctie.

Wij hebben zowel met de Farmaceutische Bond als met de producent van Rilatine contact gehad. Deze verzekerden ons dat er bij normaal gebruik geen risico's zijn. Wanneer iemand echter een hele fles hoestsiroop of een heel doosje slaappillen inneemt, zal die zeker in slaap vallen achter het stuur.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorontwerp van wet houdende het exploitatiekader van de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 917)

03.01 Bert Wollants (N-VA): De problematiek van een efficiënt exploitatiekader van de luchthaven van Zaventem bestaat al een hele tijd. De staatssecretaris heeft inmiddels een voorontwerp van wet. Wat is de stand van zaken? Komt er een definitief voorstel en wanneer kan dit worden geïmplementeerd? Hoe heeft de staatssecretaris rekening gehouden met de adviezen van de Gewesten? Heeft dit een globaal voorstel opgeleverd? Heeft hij rekening gehouden met de militaire zones in ons luchtruim? Zijn er nog andere problemen aan te pakken? Wat is zijn visie ter zake?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het voorontwerp van wet inzake het

d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National prévoit les procédures pour adapter les restrictions d'exploitation et les routes aériennes. Le Conseil des ministres du 26 février 2010 m'a chargé de fixer les modifications aux procédures de vol en fonction de ce qui avait été prévu dans l'avant-projet de loi. Un groupe de travail a été créé et l'avant-projet a fait l'objet d'une concertation avec les gouvernements régionaux. S'ils avaient travaillé un peu plus rapidement et avaient fait preuve d'un peu plus de bonne volonté, j'aurais pu boucler le dossier à temps.

Les avis sont actuellement analysés et nous examinons dans quelle mesure il conviendra, le cas échéant, de modifier l'avant-projet. Le gouvernement flamand demande d'adapter les routes aériennes DENUT, HELEN, NIK et CIV. Il s'agit d'une question d'une grande technicité, pour laquelle nous avons demandé l'avis de Belgocontrol. Les procédures de vol ont fait l'objet d'une concertation avec l'armée, certains points concernant également l'espace aérien militaire. Jeudi dernier, nous avons par ailleurs signé l'accord FABEC, permettant une utilisation plus intensive de l'espace aérien militaire par l'aviation civile. Quoi qu'il en soit, nous sommes sur la bonne voie, avec une solution donnant satisfaction à 99,99 %.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Il importe effectivement de trouver à un moment donné un certain équilibre entre les parties concernées et les besoins de chacun, tant du point de vue économique que dans l'intérêt des riverains. L'aéroport et le développement qu'il génère sont très importants pour la Flandre et pour toute la région. Nous sommes bien d'accord. Les aménagements demandés par le gouvernement flamand ont en partie été élaborés par les collaborateurs qui ont assisté le secrétaire d'État dans ce dossier. Une mise en garde s'impose toutefois: de nombreux acteurs concernés parlent de projets adaptés et de modification de certains paramètres, ce qui risque d'annihiler une partie de travail accompli. C'est pourquoi j'invite tout un chacun à poursuivre dans la même voie. En ce qui concerne les zones militaires, il serait utile de pouvoir intégrer la gestion du trafic aérien civil et militaire. Je suis heureux de constater que le secrétaire d'État y voit un cadre durable pour l'avenir.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les

exploitatiekader van de luchthaven van Brussel-Nationaal bepaalt de stappen om exploitatiebeperkingen en eventuele vliegroutes aan te passen. De ministerraad van 26 februari 2010 heeft me opgedragen om de wijziging aan de vliegprocedures vast te leggen volgens wat was opgenomen in het voorontwerp van wet. Er is een werkgroep samengesteld en het voorontwerp is het voorwerp geweest van overleg met de gewestregeringen. Als deze wat sneller hadden gewerkt en wat inschikkelijker waren geweest, dan had ik dit tijdig kunnen afronden.

De adviezen worden nu geanalyseerd en we onderzoeken in hoeverre het voorontwerp eventueel moet worden herzien. De Vlaamse regering vraagt om de vliegroutes DENUT, HELEN, NIK en CIV aan te passen. Dat is een zeer technische kwestie waarover we advies hebben gevraagd aan Belgocontrol. Over de vliegprocedures werd overlegd met de militairen, omdat bepaalde zaken ook betrekking hebben op het militaire luchtruim. Vorige donderdag hebben we het Fabec-akkoord ondertekend, waardoor de burgerluchtvaart meer gebruik zal kunnen maken van het militaire luchtruim. We zijn in elk geval echt op de goede weg, met een voor 99,99 procent bevredigende oplossing.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Het is inderdaad belangrijk dat wij op een gegeven moment een evenwicht zoeken tussen alle partijen en behoeften, zowel economisch als met het oog op de omwonenden. De luchthaven en de ontwikkeling daar rond zijn heel belangrijk, zeker voor Vlaanderen en voor de regio zelf. Daar zitten we dus op dezelfde lijn. De aanpassingen gevraagd door de Vlaamse regering zijn deels ook mee opgesteld door mensen die de staatssecretaris in het verleden hebben bijgestaan in dit dossier. Ik wil wel waarschuwen voor het feit dat momenteel heel wat betrokkenen spreken over aangepaste ontwerpen en het wijzigen van een aantal parameters. Op die manier dreigt het goede werk voor een stuk verloren te gaan. Daarom roep ik iedereen op om nu eindelijk verder te werken aan dit concept. Wat de militaire zones betreft, zou het wellicht goed zijn als wij in de toekomst de luchtverkeersleiding van de civiele en de militaire ruimte konden integreren. Ik ben blij dat de staatssecretaris dit ziet als een duurzaam toekomstkader.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste

nouvelles plaques minéralogiques" (n° 1016)
- Mme Veerle Wouters au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'introduction de la nouvelle plaque d'immatriculation européenne" (n° 1117)

minister, over "de nieuwe nummerplaten" (nr. 1016)

- mevrouw Veerle Wouters aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van de nieuwe Europese nummerplaat" (nr. 1117)

04.01 Peter Logghe (VB): Il y a trois semaines, les premières nouvelles plaques d'immatriculation de type européen ont été délivrées. Une nouveauté est que les plaques ne seront plus délivrées aux guichets de la DIV mais envoyées dans les 24 heures par bpost. Les assureurs disent qu'ils ont reçu plusieurs dizaines de milliers de demandes. La DIV sera-t-elle en mesure d'envoyer les plaques d'immatriculation aux clients dans les délais? Qu'advient-il en cas de nouvelle panne du système, comme lors du premier jour? Ne serait-il pas utile de reporter, ne fut-ce que temporairement, la fermeture des guichets de la DIV? Des problèmes se poseraient également en ce qui concerne la fourniture de la plaque d'immatriculation conforme destinée à être fixée à l'avant du véhicule. Une concertation a-t-elle déjà eu lieu à ce sujet? Quel en a été le résultat?

04.02 Veerle Wouters (N-VA): Au début de la distribution des nouvelles plaques d'immatriculation, il y a eu un problème de livraison pour les plaques vierges. Où en est-on à l'heure actuelle? En cas de renvoi tardif de l'ancienne plaque d'immatriculation, que risquent les automobilistes en défaut? Un problème se pose par ailleurs en matière de contrôle technique pour les particuliers qui veulent revendre leur ancienne voiture, sachant qu'ils ne peuvent continuer à utiliser leur ancienne plaque que pendant quatre mois. L'arrêté royal du 6 novembre 2010 prévoit en effet qu'en cas de vente par un particulier, le véhicule doit être présenté à l'inspection automobile muni de sa dernière plaque d'immatriculation. Le particulier doit-il dans ce cas conserver celle-ci, sachant que tant qu'il la gardera, il devra par ailleurs continuer à payer la taxe de circulation? Comment ce problème du délai de quatre mois peut-il être résolu?

04.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Dans des conditions normales, l'usager ne subira aucun désagrément et bpost sera sans aucun doute à même de livrer ces volumes dans les délais.

Le traitement des immatriculations enregistrées par d'autres canaux que l'internet a en effet subi un certain retard, mais ce dernier a été entièrement résorbé lors du passage à la plaque d'immatriculation européenne. Tout arriéré de traitement du courrier électronique par web-DIV est

04.01 Peter Logghe (VB): Een drietal weken geleden werden de eerste nieuwe nummerplaten naar Europees model uitgereikt. Nieuw is dat de DIV-loketten geen platen meer afleveren, maar dat de levering binnen 24 uur door bpost zal gebeuren. Verzekeraars vertellen dat er verschillende tienduizenden aanvragen zijn ontvangen. Zal DIV erin slagen om de nummerplaten tijdig bij de klanten te krijgen? Wat als het systeem opnieuw plat valt, zoals op de eerste dag? Zou het niet nuttig zijn om de DIV-loketten vooralsnog, al was het maar tijdelijk, open te houden? Er zouden ook problemen zijn bij het afleveren van de conforme nummerplaat aan de voorkant van de wagen. Is hierover al overleg gepleegd? Wat is het resultaat van dit overleg?

04.02 Veerle Wouters (N-VA): Bij aanvang van de verdeling van de nieuwe kentekens was er een probleem met de aanlevering van de naakte platen. Wat is de stand van zaken momenteel? Wat zijn de gevolgen voor wie de oude nummerplaat te laat terugstuurt? Wie zijn oude auto zelf wil verkopen en maar vier maanden zijn oude nummerplaat kan gebruiken heeft ook een probleem met de autokeuring. Het KB van 6 november 2010 bepaalt dat bij de autokeuring in het kader van een verkoop door particulieren de wagen steeds voorzien moet zijn van het laatst ingeschreven kenteken. Moet een particulier dan zelf die oude nummerplaat bijhouden? Zolang een particulier de oude nummerplaat bijhoudt moet hij ook verkeersbelasting blijven betalen. Op welke manier kan het probleem van die vier maanden opgelost worden?

04.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): In normale omstandigheden zal de klant geen hinder ondervinden en bpost kan deze volumes ongetwijfeld binnen de gestelde termijn leveren.

Bij de verwerking van de inschrijvingen die niet via internet gebeurden hebben we inderdaad enige achterstand gekend. Die is in de aanloop naar de invoering van de Europese kentekenplaat volledig weggewerkt. In de verwerking van de elektronische post, web-DIV, kan er in feite geen achterstand

exclu puisque l'immatriculation est encodée en ligne. Étant donné que ces guichets de la DIV restent toujours ouverts, il est encore possible d'immatriculer un véhicule par ce biais. Par ailleurs, une description technique claire a été publiée en ce qui concerne la plaque avant. Federauto a en effet prévu des difficultés concernant la reproduction des plaques avant.

Il n'y a eu aucun problème et les citoyens ont pu se procurer assez facilement une plaque avant. Nous avons en effet indiqué clairement plusieurs mois à l'avance quels étaient les systèmes admis et nous avons ensuite cherché la solution la moins onéreuse. Dans l'intervalle, quelques dizaines de milliers de plaques minéralogiques avaient déjà été attribuées sans trop de problèmes.

Deux options existent lorsqu'un véhicule n'est plus utilisé et qu'un autre est immatriculé: soit l'intéressé conserve le véhicule, soit il le vend. L'histoire du véhicule conservé par l'intéressé et vendu quatre mois plus tard ne tient pas la route. Nous connaissons de nombreux problèmes avec des véhicules soi-disant vendus, mais toujours en circulation, souvent sans assurance ou contrôle technique. Je ne tiens aucun compte de ces bobards. Les personnes qui conservent le véhicule, doivent également en conserver l'immatriculation. Si la vente n'intervient que quatre ou six mois plus tard, l'immatriculation du véhicule doit être conservée durant une période équivalente. Un renvoi tardif de la plaque minéralogique n'exonère pas le propriétaire du véhicule du paiement de la taxe de circulation.

04.04 Peter Logghe (VB): Je note que le retard a été résorbé, mais également que les guichets centraux de la DIV à Bruxelles resteront ouverts et qu'il n'a jamais été question d'un retard en ce qui concerne le service en ligne. J'espère par ailleurs que le système informatique ne tombera pas trop souvent en panne.

04.05 Veerle Wouters (N-VA): Si je garde donc ma voiture pour la vendre moi-même et que la vente prend deux mois, est-il exact que si je garde ma plaque d'immatriculation, je suis tenue de payer la taxe de circulation pendant cette période?

04.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Le délai a été fixé à quatre mois pour donner au conducteur le temps de se mettre en règle, un procès-verbal sera ensuite dressé. Ce délai est raisonnable au regard de la fraude constatée.

meer bestaan, omdat de inschrijving online wordt ingevoerd. Die loketten van DIV blijven altijd open, zodat de inschrijving aldaar nog altijd kan gebeuren. Omtrent de voorplaat werden duidelijke technische beschrijvingen gepubliceerd. Federauto heeft inderdaad moeilijkheden voorspeld nopens de reproductie van voorplaten.

De problemen zijn in werkelijkheid uitgebleven en de burgers hebben vrij vlot een voorplaat kunnen aanschaffen. Wij hadden maanden op voorhand duidelijk aangeduid welke systemen voor ons aanvaardbaar waren en vervolgens hebben wij naar de goedkoopste oplossing gezocht. Intussen werden al enkele tienduizenden kentekenplaten zonder veel problemen toegekend.

Indien een wagen niet meer wordt gebruikt en een andere wagen wordt ingeschreven, zijn er twee mogelijkheden: ofwel houdt de betrokkene de wagen, ofwel verkoopt hij hem. Het verhaal van de wagen die door de betrokkene wordt gehouden en pas vier maanden later wordt verkocht, klopt niet. Wij hebben heel wat problemen met wagens die zagezegd verkocht zijn, maar op een of andere manier nog altijd in circulatie zijn, dikwijls zonder verzekering of technische controle. Ik heb alle fabeltjes ter zake naast mij neergelegd. Als zij de wagen houden, moeten zij de nummerplaat behouden. Als zij pas na vier of zes maanden de wagen verkopen, moeten zij ook de inschrijving voor de wagen gedurende vier of zes maanden houden. Te laat de kentekenplaat terugsturen betekent dus dat de eigenaar het inschrijvingsgeld en de belasting moet blijven betalen.

04.04 Peter Logghe (VB): Ik noteer dat er geen achterstand meer is, maar ook dat de centrale loketten van de DIV in Brussel open blijven en dat er nooit webachterstand is geweest. Verder hoop ik dat het informaticasysteem niet te vaak plat valt.

04.05 Veerle Wouters (N-VA): Als ik dus mijn auto houd om zelf te verkopen en dat duurt twee maanden, klopt het dan dat als ik mijn kenteken behoud, ik gedurende die periode verplicht blijf verkeersbelasting te betalen?

04.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De termijn van vier maanden werd vastgelegd om de automobilist een zekere tijdsspanne te gunnen, maar daarna wordt er een proces-verbaal opgemaakt. Deze termijn is redelijk gezien de fraude die wij constateren.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 1278 de M. Clarinval est reportée.

05 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des pneus hiver" (n° 1385)

05.01 Valérie De Bue (MR): Moins de 5 % des conducteurs belges remplacent leurs pneus d'été par des pneus d'hiver alors que les pneus d'hiver sont déjà efficaces dès que la température passe sous sept degrés. Dans certains pays, l'utilisation des pneus d'hiver est obligatoire. L'année dernière, vous comptiez lancer une campagne de sensibilisation à l'utilisation de tels pneus. Il me semble que cette campagne n'a pas encore été diffusée. Aura-t-elle bien lieu? Existe-t-il une étude sur l'opportunité, non d'obliger, mais d'inciter les conducteurs à équiper leur véhicule de pneus d'hiver?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): À ma demande, l'IBSR a dressé un bilan de l'utilisation de pneus d'hiver.

Tout d'abord, statistiquement, les jours enneigés sont plutôt rares.

Sur un sol sec ou humide, un pneu normal a de meilleures performances qu'un pneu d'hiver. Bien sûr, d'autres facteurs jouent un rôle, comme la profondeur des rainures ou la vitesse.

L'IBSR conclut que l'opportunité de monter des pneus d'hiver dépend fort de l'utilisation de la voiture. Pour un conducteur qui roule beaucoup et de préférence sur les grands axes par temps de neige, l'utilisation des pneus d'hiver est plutôt recommandée.

Les campagnes de sensibilisation et la publicité faite par les sociétés de leasing ou les fabricants et les centres de montage de pneus, comme cela a été le cas cet hiver, sont suffisantes. Je ne pense pas qu'il faille obliger les conducteurs à faire poser des pneus d'hiver, notamment en raison du faible kilométrage parcouru par temps de neige. Mais il faut prendre en considération le lieu du domicile, la situation ou les conditions d'utilisation d'une voiture. Il faut inciter les conducteurs à en faire monter si c'est plus adapté à l'usage du véhicule.

05.03 Valérie De Bue (MR): Connaît-on l'évolution

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1278 van de heer Clarinval wordt uitgesteld.

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van winterbanden" (nr. 1385)

05.01 Valérie De Bue (MR): Nog geen vijf procent van de Belgische automobilisten vervangt de zomerbanden door winterbanden, terwijl winterbanden al performanter zijn wanneer het kwik onder de zeven graden daalt. In sommige landen is het gebruik van winterbanden verplicht. U had vorig jaar gezegd dat u van plan was een sensibiliseringscampagne op touw te zetten om het gebruik van winterbanden te promoten. Ik geloof niet dat die campagne al gelanceerd werd. Zal die campagne er alsnog komen? Werd er onderzoek verricht naar het nut van een aanpak waarbij automobilisten niet verplicht, maar ertoe aangezet worden om winterbanden te laten monteren?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Op mijn verzoek heeft het BIVV het gebruik van winterbanden onder de loep genomen.

Om te beginnen is het aantal dagen met sneeuw statistisch gezien gering.

Op een droge of natte ondergrond heeft een gewone band meer grip op de weg dan een winterband. Natuurlijk spelen er nog andere factoren mee, zoals de profieldiepte en de snelheid.

Het BIVV concludeert dat het nut van winterbanden sterk afhangt van het gebruik van het voertuig. Voor wie veel kilometers aflegt en vooral op hoofdwegen rijdt wanneer het sneeuwt, wordt het gebruik van winterbanden veeleer aangeraden.

De sensibiliserings- en reclamecampagnes van leasingbedrijven, bandenproducenten en bandencentrales, zoals ze deze winter worden gevoerd, volstaan. Ik vind niet dat men bestuurders moet verplichten om winterbanden te laten monteren, vooral omdat men toch weinig kilometers aflegt als het sneeuwt. Maar men moet rekening houden met de woonplaats, de toestand van het voertuig en de omstandigheden waarin het wordt gebruikt. Men moet bestuurders ertoe aanmoedigen winterbanden te laten monteren indien dat beter aangepast is aan het gebruik van het voertuig.

05.03 Valérie De Bue (MR): Zijn er gegevens

de l'utilisation des pneus d'hiver?

bekend over de evolutie van het gebruik van winterbanden?

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Je n'ai pu obtenir de données statistiques à ce sujet.

05.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik heb daarover geen statistieken kunnen verkrijgen.

05.05 Valérie De Bue (MR): Je crois que le lien entre l'utilisation de ces pneus et la sécurité doit être étudié plus avant.

05.05 Valérie De Bue (MR): Ik vind dat het verband tussen het gebruik van die banden en de verkeersveiligheid grondiger moet worden bestudeerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Peter Logghe au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "la réglementation européenne relative aux passagers des bateaux" (n° 1399)

06 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "EU-regelgeving over bootpassagiers" (nr. 1399)

06.01 Peter Logghe (VB): Les passagers européens qui prennent l'avion peuvent demander des compensations financières et autres si leur avion part avec retard, voire pas du tout.

06.01 Peter Logghe (VB): Europese reizigers die het vliegtuig nemen, kunnen een beroep doen op financiële en andere compensaties indien het vliegtuig te laat of helemaal niet vertrekt.

Les nouvelles règles européennes relatives aux passagers des bateaux doivent être transposées en droit national avant la fin de 2012. Compte tenu de l'importance de ces règles de protection pour de très nombreux citoyens, il est impératif d'entamer à temps cette transposition.

De nieuwe Europese regels voor bootpassagiers moeten tegen eind 2012 in nationaal recht worden omgezet. Omwille van het belang van de beschermingsregels voor nogal wat burgers zou men die omzetting op tijd moeten inzetten.

Le secrétaire d'État prépare-t-il un projet de loi? Se concerta-t-il avec le secteur? Combien de sociétés maritimes sont concernées? Qu'en est-il des dispositions sanctionnelles?

Bereidt de staatssecretaris een wetsontwerp voor? Wordt er overlegd met de sector? Om hoeveel maritieme maatschappijen gaat het? Hoe zit het met de sanctieregeling?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le règlement européen sera publié le 9 décembre 2010. Il entrera en vigueur le vingtième jour qui suit sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De verordening wordt gepubliceerd op 9 december 2010. Ze treedt in werking op de twintigste dag die volgt op de publicatie in het *Publicatieblad van Europese Unie*.

Il s'agit d'un règlement. Un règlement ne doit pas être transposé en droit national. Il est automatiquement applicable.

Het gaat om een verordening, wat betekent dat dit niet omgezet moet worden in het nationale recht. Ze is automatisch toepasbaar.

En date du 4 décembre 2008, la Commission européenne a présenté la proposition de règlement au Conseil des ministres des Transports ainsi qu'au Parlement européen. Ensuite, les secteurs de la navigation maritime et intérieure qui transportent des passagers ont été consultés en Belgique. L'avis des Régions a en outre été sollicité.

Het voorstel van verordening werd door de Europese Commissie op 4 december 2008 voorgesteld aan de Raad van ministers van Transport en aan het Europees Parlement. Hierop werden in België zowel de maritieme als de binnenvaartsector die passagiers vervoeren geraadpleegd. Ook de Gewesten werd om een advies gevraagd.

Le transport de passagers par mer avec des navires battant pavillon belge est très limité depuis la dissolution de la Régie des Transports maritimes.

Het vervoer van passagiers over zee met schepen onder Belgische vlag is sinds de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport heel beperkt.

Deux navires de voyageurs seulement sont encore en activité dans le secteur touristique.

En matière de transport récréatif de passagers dans le domaine de la navigation intérieure, les armateurs assurent une promenade en bateau au bénéfice de près d'un million de touristes par an, et ce avec une quarantaine de navires. Ce secteur procure à environ 500 personnes à la fois des emplois à temps plein et des emplois à temps partiel.

Les dispositions de la proposition de règlement ont posé au transport de passagers en navigation intérieure des exigences susceptibles de menacer la viabilité économique des services offerts par ce secteur. La délégation belge a milité avec succès en faveur de l'exclusion du champ d'application des passagers voyageant dans le cadre d'excursions et de trips, lesquels doivent être distingués des croisières.

Le règlement sera d'application à partir du 9 décembre 2012. D'ici là, la Belgique devra désigner une instance chargée du contrôle de l'application du règlement auprès de laquelle les passagers lésés peuvent déposer plainte. Cette instance devra également fixer les sanctions en cas d'infractions aux dispositions du règlement.

06.03 Peter Logghe (VB): J'inscrirai cette date dans mon agenda et je reviendrai plus tard sur ce dossier.

L'incident est clos.

07 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'état de la situation en ce qui concerne la transposition de la directive européenne relative à la gestion de la sécurité de l'infrastructure routière" (n° 610)

07.01 Bert Wollants (N-VA): La directive européenne relative à la gestion de la sécurité de l'infrastructure routière doit être transposée en droit international avant le 19 décembre 2010. Dans le cadre des États généraux de la Sécurité routière du 22 février 2002, huit points d'action avaient été énumérés en vue de soutenir l'objectif d'une meilleure sécurité routière. Un de ces points d'action concernait une optimisation de la mesure. Le rapport thématique de l'IBSR conclut à cet égard qu'au niveau des analyses, il y a du pain sur la planche. S'efforce-t-on d'apporter des améliorations à la collecte et à la gestion de ces données, pour que celles-ci soient précises et récentes? Qu'en est-il de l'état d'avancement de l'administration

Slechts twee passagiersschepen zijn nog actief in de toeristische sector.

Inzake het recreatief vervoer van passagiers over de binnenwateren verzorgen de rederijen in de toeristische sector met een veertigtal schepen jaarlijks voor nagenoeg 1 miljoen toeristen per jaar een rondvaart. De sector biedt deeltijds en voltijds werk aan een vijfhonderdtal personen.

De bepalingen in het voorstel van verordening legden voor het vervoer van passagiers over de binnenwateren eisen op die de economische leefbaarheid van deze diensten konden bedreigen. De Belgische delegatie heeft met succes geijverd voor het uitsluiten van passagiers die reizen op excursies en trips, andere dan de cruises uit het toepassingsgebied.

De verordening is van toepassing op 9 december 2012. Tegen dan zal België een nationale handhavingsinstantie moeten aanwijzen waar de benadeelde passagier kan klagen en de sancties moeten vastleggen die gelden bij inbreuken op de bepalingen van deze verordening.

06.03 Peter Logghe (VB): Ik zal die datum in mijn agenda schrijven en hier later nog op terugkomen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stand van zaken van het omzetten van de Europese richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur" (nr. 610)

07.01 Bert Wollants (N-VA): De Europese richtlijn inzake het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur moet worden omgezet tegen 19 december 2010. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 22 februari 2002 stelde reeds acht actiepunten op om het streven naar meer verkeersveiligheid mee te ondersteunen. Eén van die actiepunten is beter meten. Het themarapport van het BIVV concludeert dat er op het vlak van analyses nog heel wat werk te doen is. Wordt er gezocht naar mogelijke verbeteringen voor het verzamelen en beheren van die data zodat ze nauwkeurig en recent zijn? Hoever is de administratie gevorderd met de omzetting van de richtlijn en op welke termijn is dat haalbaar?

quant à la transposition de la directive? Dans quel délai pourrait-elle être transposée?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Depuis les États généraux de la Sécurité routière en 2002, l'amélioration de l'enregistrement et de la qualité des données concernant les accidents de la route constitue une préoccupation constante. Un groupe de travail fédéral "statistique" présidé par l'IBSR, se réunit au moins une fois par trimestre afin de suivre l'évolution de la situation et de mettre en œuvre les recommandations dans le domaine de la collecte de données. C'est ainsi qu'a notamment été réalisée une analyse des besoins en matière d'enregistrement des accidents.

Jusqu'à présent, la collecte des statistiques d'accidents se fait sur la base des formulaires d'accidents de la circulation. Ces FAC sont utilisés depuis 1991 et ont fait l'objet d'une évaluation approfondie. Le projet Agora prévoit notamment d'inclure des représentations schématiques des accidents dans le nouveau formulaire.

L'IBSR a développé ces schémas en concertation avec le groupe de travail "Statistiques" et ils sont actuellement testés dans les différentes zones de police.

L'analyse des besoins a donné lieu à une proposition relative à un nouvel enregistrement des accidents, dont la mise en œuvre a toutefois été reportée à la deuxième moitié de 2011. Les informations contenues dans les procès-verbaux doivent automatiquement figurer dans les statistiques des accidents. L'enregistrement des infractions et les activités policières relatives à la répression des infractions devraient également être pris en considération.

À l'heure actuelle, l'enregistrement des accidents est basé sur le formulaire d'accident de circulation. Une analyse approfondie requiert toutefois un enregistrement spécifique des données, qui doivent être corrélées de manière spécifique. Une des possibilités consiste en la constitution d'un dossier comportant toutes sortes de données relatives à l'accident, à l'image du dossier judiciaire, à savoir les constatations de la police, les déclarations, les témoignages et les conclusions de l'expert judiciaire qui se rend sur place en cas d'accident grave.

Une autre possibilité consisterait à se rendre sur place après l'accident et à inspecter le véhicule impliqué dans l'accident. Des équipes spécialisées pourraient également être envoyées sur le lieu de

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Sinds de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 zijn de verbetering van de registratie en de kwaliteit van de verkeersongevallendata een permanent aandachtspunt. Een federale werkgroep statistiek, voorgezeten door het BIVV, komt minstens vier keer per jaar samen om de ontwikkelingen op te volgen en om uitvoering te geven aan de aanbevelingen op het vlak van dataverzameling. Zo werd onder meer een behoeftanalyse inzake ongevalsregistratie gedaan.

De verzameling van de ongevalstatistieken gebeurt tot op heden op basis van de verkeersongevalformulieren. Deze VOF's zijn in voege sinds 1991 en werden aan een uitgebreide evaluatie onderworpen. Zo voorziet het project Agora erin dat botsingsschema's in het nieuwe formulier worden opgenomen.

Het BIVV heeft deze schema's in overleg met de werkgroep Statistiek ontwikkeld en zij worden momenteel getest binnen verschillende politiezones.

De behoeftanalyse resulteerde in een voorstel van nieuwe ongevallenregistratie, waarvan de implementatie echter werd uitgesteld. Pas in de tweede helft van 2011 zal kunnen worden gestart met de integratie van deze nieuwe ongevallenregistratie. De beschikbare gegevens uit de processen-verbaal moeten automatisch worden gegenereerd in de ongevalstatistieken. Ook de registratie van de vastgestelde overtredingen en de activiteiten van de politie betreffende de verkeershandhaving moeten een plaats krijgen.

De huidige ongevallenregistratie is gebaseerd op het verkeersongevallenformulier. Diepteanalyse vergt echter specifieke dataregistratie die op een specifieke wijze verbonden moet worden. Een van de mogelijkheden is een dossier opstellen met alle mogelijke gegevens over het ongeval, zoals in het gerechtelijk dossier, met de vaststellingen van de politie, de afgelegde verklaringen, de getuigenverklaringen en de bevindingen van de gerechtelijk expert die bij zware ongevallen ter plaatse komt.

Een andere mogelijkheid zou zijn dat men na het ongeval ter plaatse gaat kijken en dat het voertuig dat was betrokken bij het ongeval wordt geïnspecteerd. Ook zouden gespecialiseerde teams

l'accident mais il s'agit là évidemment d'une solution très onéreuse.

En 2010, l'IBSR a terminé une étude pilote portant plus particulièrement sur les dossiers judiciaires concernant les accidents impliquant des poids lourds en Flandre orientale et occidentale. À l'heure actuelle, l'IBSR analyse les accidents mortels survenus sur les autoroutes en 2008. Les résultats de cette analyse sont attendus pour le printemps 2011. L'IBSR souhaite poursuivre dans cette voie en examinant par exemple plus en profondeur les accidents impliquant des motocyclistes. Il faut attendre les conclusions de ces études pilotes avant de pouvoir formuler de nouvelles recommandations.

La transposition de la directive européenne relative aux audits de sécurité sur les autoroutes ressortit à la compétence des Régions. Un groupe de travail doit veiller à ce que la réglementation régionale soit élaborée de manière coordonnée dans le délai fixé, à savoir avant le 19 décembre 2010.

07.03 Bert Wollants (N-VA): Je me demande s'il ne faut pas considérer le problème dans sa globalité et enregistrer le type d'accident en tant que partie d'un système. Le projet de l'IBSR permet d'approfondir certains points. L'enregistrement à la source constitue toutefois manifestement un problème.

07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Il faut savoir que pour les informations de base, nous dépendons de la police, voire du parquet. Pour le reste, on ne peut ignorer les compétences spécifiques des Régions. Le problème du morcellement des compétences est un problème récurrent dans le domaine de la sécurité routière.

07.05 Bert Wollants (N-VA): L'homogénéisation des compétences en cette matière constitue également une option importante, qui permettrait d'affiner les statistiques dans ce domaine et dès lors de les rendre plus utiles.

L'incident est clos.

08 Question de M. Bert Wollants au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "la libéralisation de la manutention à l'aéroport de Zaventem" (n° 707)

08.01 Bert Wollants (N-VA): Il ressort d'une étude

kunnen worden gestuurd naar de plaats van het ongeval, maar dit is uiteraard heel kostenintensief.

Het BIVV heeft in 2010 een proefstudie afgerond waarbij de focus werd gelegd op de gerechtelijke dossiers betreffende vrachtwagenongevallen in Oost- en West-Vlaanderen. Op dit ogenblik voert het BIVV een ongevalanalyse uit van de dodelijke ongevallen op de autosnelwegen in 2008. De resultaten hiervan worden in het voorjaar van 2011 verwacht. Het BIVV wenst verder te gaan op deze weg door bijvoorbeeld ook de ongevallen met motorrijders meer in de diepte te analyseren. Wij moeten de besluiten van deze proefstudies afwachten om verdere aanbevelingen te kunnen formuleren.

De omzetting van de Europese richtlijn betreffende de veiligheidsaudits op autosnelwegen behoort tot de bevoegdheid van de Gewesten. Een werkgroep moet ervoor zorgen dat de gewestelijke regelgeving op een gecoördineerde wijze tot stand komt binnen de gestelde termijn, namelijk voor 19 december 2010.

07.03 Bert Wollants (N-VA): Ik vraag mij af of dit niet veel meer in zijn geheel moet worden benaderd met de registratie van het soort ongeval als deel van het volledige systeem. Het project van het BIVV is een goed project om een aantal zaken verder te gaan uitdiepen. Het is echter de registratie aan de bron die duidelijk een knelpunt vormt.

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Wij moeten er rekening mee houden dat wij voor onze basisinformatie afhankelijk zijn van de politie en eventueel van het parket. Verder kunnen wij de specifieke competenties van de Gewesten daarbij niet negeren. Dat is een probleem dat steeds terugkeert op het vlak van verkeersveiligheid, namelijk het probleem van de gesplitste bevoegdheden.

07.05 Bert Wollants (N-VA): Het is inderdaad een belangrijke optie om de bevoegdheden in deze materie homogener te maken. Op die manier kunnen wij ervoor zorgen dat onze statistieken in de praktijk beter en bruikbaar worden.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Bert Wollants aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie-en asielbeleid, over "de liberalisering van de afhandeling op de luchthaven van Zaventem" (nr. 707)

08.01 Bert Wollants (N-VA): Uit een studie die de

commandée par le secrétaire d'État au sujet du *ground handling* à l'aéroport de Bruxelles-National qu'il n'existe aucune raison économique pour limiter à deux le nombre de prestataires de services d'assistance en escale. Or la rumeur court qu'un troisième opérateur ne fera son entrée qu'en 2025. Un arrêté royal soumet son arrivée à des conditions très strictes.

Comment peut-on motiver cet arrêté royal? Quel impact aura-t-il sur la compétitivité de Zaventem par rapport notamment aux aéroports de Liège et de Charleroi? Tout cela est-il bien conforme à la directive européenne en la matière?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le projet d'arrêté royal définit les conditions d'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National auxquelles doivent répondre les prestataires de services.

Le projet d'arrêté royal augmente la qualité des services tout en comprenant également les mesures de prévention qui s'imposent. Il prévoit l'ouverture du marché à un troisième manutentionnaire. Cette ouverture est liée non pas à une année particulière, mais au dépassement de certains seuils.

Pour la nouvelle période, nous avons une nouvelle fois opté pour un maximum de sept ans.

Le seuil évoqué visait à ne pas imposer d'éléments de nature à provoquer une hausse des coûts. Nous devons arriver à un niveau permettant à un troisième opérateur de concurrencer réellement les autres lorsqu'il entamerait ses activités. Les volumes que devront alors se partager trois opérateurs au lieu de deux doivent atteindre un niveau suffisant de manière à faire baisser les prix facturés au client.

Par rapport à l'arrêté royal de novembre 1998, le nouveau texte améliore considérablement la situation au bénéfice des utilisateurs de l'aéroport autant que de l'aéroport lui-même, sans pour autant provoquer un bain de sang social.

L'arrêté royal est conforme aux principes de base de la directive et contient les mesures nécessaires pour améliorer la qualité et réglementer le marché de l'assistance en escale. Les demandes de certains clients dans le secteur peuvent être satisfaites par le biais de l'auto-assistance. Pour qu'il y ait un troisième opérateur, il faut dépasser un seuil minimum, sans quoi l'activité économique n'est pas rentable.

staatssecretaris liet uitvoeren over de *ground handling* in Zaventem blijkt dat er geen economische reden is om het aantal afhandelaars tot twee te beperken. Volgens berichten zou er pas in 2025 concurrentie komen van een derde speler. Een KB koppelt eigenlijk heel strikte voorwaarden aan de komst van een derde afhandelaar.

Vanuit welke motivatie is dat KB geschreven? Wat is daarvan het effect op de concurrentiepositie van Zaventem tegenover bijvoorbeeld Luik en Charleroi? Is dat allemaal in overeenstemming met de Europese richtlijn?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Het ontwerp van KB bepaalt onder welke voorwaarden aan de verleners van grondafhandelingsdiensten toegang wordt verleend tot de markt van de grondafhandelingsdiensten van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Het ontwerp van KB verhoogt de kwaliteit van de dienstverlening en bouwt ook de nodige preventiemaatregelen in. Het bepaalt een verdere openstelling van de markt voor een derde afhandelaar. Het gaat om een openstelling die niet aan een welbepaald jaartal, maar wel aan het overschrijden van bepaalde drempels is gekoppeld.

We hebben voor de nieuwe periode eens te meer voor een maximum van zeven jaar geopteerd.

Er is over een bepaalde drempel gesproken omdat wij geen kostprijsverhogende elementen wilden opleggen. Wij moesten tot een niveau komen waardoor een derde afhandelaar, wanneer hij in het spel komt, een reële concurrent kan zijn. De volumes die op dat ogenblik over drie in plaats van over twee operatoren te verdelen zijn, moeten voldoende groot zijn, zodat er voor de klanten uiteindelijk een lagere prijs komt.

Ten opzichte van het KB van november 1998 is er een aanzienlijke verbetering voor de gebruikers van de luchthaven en de luchthaven zelf, zonder dat er een sociaal bloedbad ontstaat.

Dit KB is conform de basisprincipes van de richtlijn en bepaalt de maatregelen nodig om de kwaliteit te verhogen en de grondafhandelingsmarkt te reguleren. Sommige klanten in de sector vragen dus dingen die mogelijk zijn via zelfafhandeling. In het geval van een derde partij moet een minimumdrempel worden overschreden, anders is de activiteit economisch niet rendabel.

08.03 Bert Wollants (N-VA): Si je comprends bien, l'étude a abouti à des conclusions différentes de celles du secrétaire d'État. Est-ce bien le cas? Ou la presse n'a-t-elle pas relayé fidèlement ces conclusions?

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): L'étude de l'Université d'Anvers indiquait clairement qu'il y avait de la place pour trois sociétés de manutention pour les marchandises à l'aéroport de Zaventem. Ses auteurs envisageaient même un scénario avec deux opérateurs pour le trafic voyageurs et deux pour le trafic marchandises, sachant que certaines sociétés pouvaient éventuellement prendre en charge les deux types d'opération. Ceci dit, l'étude souligne que Zaventem se trouve un peu dans une zone limite: il y a aujourd'hui deux sociétés de manutention, et demain, il pourrait y en avoir trois. Nous avons examiné, en concertation avec le secteur, quel serait le niveau minimum à atteindre pour permettre une exploitation rentable avec trois opérateurs. Ce calcul fait apparaître l'importance déterminante des coûts et des revenus marginaux pour les entreprises concernées. En principe, il y a de la place à Zaventem pour une troisième société de manutention. Comme nous avons dissocié le trafic passagers du trafic marchandises, nous sommes prêts à un tel changement.

À partir d'un certain volume, on peut donc faire appel à un troisième manutentionnaire, à condition qu'il y ait suffisamment de candidats.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le survol du Brabant wallon" (n° 869)

09.01 Valérie De Bue (MR): Il semblerait que la concrétisation sur le terrain du dossier des nuisances sonores n'est pas sans poser des questions sur le plan technique. La piste 02 a été choisie sans raison apparente pour l'atterrissage de certains avions. C'est un pas en arrière qui tend à montrer que Belgocontrol applique les critères comme bon lui semble.

Êtes-vous d'accord avec cette décision? De quelle manière Belgocontrol combine-t-elle l'accord et le processus informatique de prévision météo? Je reste persuadée que la mise en place d'un plan ne peut être convaincante sans la volonté politique et un contrôle de son application par Belgocontrol.

08.03 Bert Wollants (N-VA): De studie kwam dus tot andere conclusies dan de staatssecretaris? Of werden de conclusies verkeerd geciteerd in de pers?

08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De studie van de Universiteit Antwerpen gaf duidelijk aan dat drie goederenafhandelaars voor Zaventem best mogelijk zijn. Er werd zelfs gesproken over twee grondafhandelaars voor het reizigersverkeer en twee voor het goederenverkeer, waarbij dezelfde maatschappijen eventueel de twee verschillende soorten verkeer zouden kunnen afhandelen. Wel wordt gezegd dat Zaventem zowat op de grens zit: vandaag zijn het er twee, morgen kunnen het er drie zijn. Wij hebben het minimumniveau voor een rendabele exploitatie met drie partijen overwogen in overleg met de sector. De marginale kosten en opbrengsten zijn daarbij bepalend voor het rendement van de onderneming. In principe kan er een derde grondafhandelaar komen op Zaventem. Door het passagiersvervoer en het goederenvervoer uit elkaar te trekken, zijn we daar klaar voor.

Vanaf welbepaalde volumes kan dus een derde partij worden opgeroepen als er voldoende kandidaten zijn.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het overvliegen van Waals-Brabant" (nr. 869)

09.01 Valérie De Bue (MR): Naar verluidt loopt de concrete uitvoering van het plan ter bestrijding van de geluidsoverlast op technisch vlak niet van een leien dakje. Een aantal vliegtuigen werd voor de landing zonder duidelijke reden naar baan 02 gestuurd. Dat is een stap achteruit en toont aan dat Belgocontrol de criteria naar eigen goeddunken toepast.

Bent u het eens met die beslissing? Hoe combineert Belgocontrol het akkoord en de computerweersvoorspellingen? Ik blijf ervan overtuigd dat het plan niet afdoend kan worden uitgevoerd zonder de nodige politieke wil en zonder toezicht op de toepassing van het plan door Belgocontrol.

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): L'accord du Conseil des ministres du 26 février 2009 est d'application quant à la modification du processus de choix des pistes à utiliser. En ce qui concerne les procédures de vol, mes services vérifient si les décisions de Belgocontrol respectent les dispositions légales en matière de choix des pistes.

Pendant le week-end du vendredi 8 au dimanche 10 octobre 2010, la piste 02 a été utilisée à différentes reprises pour des atterrissages alors que le *preferential runway system* (PRS) prévoyait l'utilisation des pistes 25 gauche ou droite et de la piste 20.

Néanmoins, ce choix était justifié par la direction du vent et sa vitesse dépassant les valeurs maximales autorisées.

Quant à la procédure de choix des pistes, Belgocontrol dispose tout d'abord d'informations sur les pistes qui doivent, en principe, être utilisées à un moment donné. On vérifie ensuite si les conditions météorologiques permettent leur respect. Dans la négative, le superviseur de la tour de contrôle prend une décision sur la base des rapports de l'infrastructure aéroportuaire, de la disponibilité des aides à la navigation visuelle et des aides électroniques à la navigation, de la disponibilité des équipements des services de trafic aérien et de toute autre information météorologique disponible. Ensuite, on vérifie la coïncidence des flux d'avions avec la configuration des pistes de l'aéroport.

09.03 Valérie De Bue (MR): Qu'en est-il si les décisions n'ont pas été correctes et ne respectent pas l'accord?

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): L'instruction générale tape alors sur les doigts de Belgocontrol.

09.05 Valérie De Bue (MR): Il n'y a pas de sanction?

09.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Non, mais le personnel de Belgocontrol sait bien que si certaines décisions ont été prises à tort, cela donnera lieu à des réactions politiques.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Voor de wijziging van de procedure voor de baankeuze geldt het akkoord dat de ministerraad op 26 februari 2009 bereikte. Wat de vluchtprocedures betreft, checken mijn diensten of de beslissingen van Belgocontrol stroken met de wetsbepalingen inzake de baankeuze.

Tijdens het weekend van vrijdag 8 tot zondag 10 oktober 2010 werd baan 02 meermaals gebruikt voor landingen, hoewel volgens het *preferential runway system* (PRS) baan 25L, 25R of 20 moest worden gebruikt.

Die keuze was echter gerechtvaardigd door de windrichting en door de windsnelheid, die de vooropgestelde maximumwaarden oversteeg.

Wat de procedure voor de keuze van de banen betreft, beschikt Belgocontrol vooreerst over informatie over de banen die, in principe, op een bepaald ogenblik moeten worden gebruikt. Vervolgens wordt nagegaan of de weersomstandigheden dat toelaten. Is dat niet het geval, dan neemt de supervisor van de controletoren een beslissing op grond van verslagen betreffende de luchthaveninfrastructuur, de beschikbaarheid van visuele en elektronische hulpmiddelen voor de navigatie, de beschikbaarheid van de uitrustingen van de luchtverkeersdiensten en enige andere beschikbare meteorologische informatie. Ten slotte wordt nagegaan of het luchtverkeer overeenstemt met de configuratie van de banen van de luchthaven.

09.03 Valérie De Bue (MR): Wat als de beslissingen niet correct waren en het akkoord met voeten traden?

09.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De Directie Inspectie tikt Belgocontrol dan op de vingers.

09.05 Valérie De Bue (MR): Maar er volgt geen sanctie?

09.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Neen, maar het personeel van Belgocontrol weet goed genoeg dat er politieke reacties komen als er onterecht bepaalde beslissingen genomen worden.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan

sur "le refus d'un pilote d'obtempérer à un ordre" (n° 884)

10.01 Valérie De Bue (MR): Il semblerait que ni la Direction générale du transport aérien ni Belgocontrol n'aient un seul moyen de coercition à opposer à un pilote qui refuse d'obtempérer. Quelle est la procédure prévue? Quel est le rôle de ces deux instances?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Les règles diffèrent selon que l'aéronef suit un vol à vue ou un vol aux instruments et en fonction de la classe d'espace aérien où il se trouve, mais aussi suivant l'étendue des services de contrôle et les restrictions éventuelles.

Les services de contrôle de la circulation aérienne émettent, pour les vols contrôlés, des instructions que doivent suivre les pilotes. Cette matière fait partie des règles aériennes prévues par l'arrêté royal du 15 septembre 1994.

L'arrêté royal susmentionné énonce que le pilote commandant de bord est responsable en dernier ressort du commandement de son aéronef. Cela signifie que, s'il est tenu au respect des règles aériennes fixées dans l'arrêté, il peut cependant y déroger, mais uniquement pour des motifs impérieux dont il doit systématiquement répondre. S'il outrepassé cette obligation, des sanctions pénales peuvent lui être infligées.

Des amendes administratives sont aussi prévues pour un certain nombre d'infractions.

10.03 Valérie De Bue (MR): J'ai eu écho de quelques problèmes sur le terrain. J'espère donc que la législation est suffisamment claire.

L'incident est clos.

11 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le certificat de conformité pour les voitures d'occasion" (n° 903)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Notre pays a été assigné devant la Cour de Justice par la Commission européenne en raison du caractère très strict et de l'extrême complexité de notre procédure d'enregistrement des véhicules étrangers.

de eerste minister, over "de weigering van een piloot om een bevel op te volgen" (nr. 884)

10.01 Valérie De Bue (MR): Blijkbaar beschikken noch het Directoraat-generaal Luchtvaart noch Belgocontrol over enig dwangmiddel ten aanzien van piloten die weigeren een bevel op te volgen. Welke procedure is er van toepassing? Welke rol spelen die beide instanties?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De regels verschillen naargelang dat het luchtvaartuig op zicht dan wel op instrumenten vliegt, en afhankelijk van de luchtruimklasse waarin het zich bevindt, maar evenzeer op grond van de bevoegdheid van de controlediensten en de eventuele beperkingen.

Voor de gecontroleerde vluchten vaardigen de luchtverkeersleidingsdiensten instructies uit, die door de piloten moeten worden opgevolgd. Die materie maakt deel uit van de luchtverkeersregels die in het koninklijk besluit van 15 september 1994 zijn vastgelegd.

Het voornoemde koninklijk besluit stelt dat de boordcommandant in laatste instantie verantwoordelijk is voor het bevel over zijn luchtvaartuig. Dat betekent dat hij de in het besluit vastgelegde luchtverkeersregels moet naleven, en dat hij er enkel mag van afwijken omwille van dringende redenen, die hij steeds moet verantwoorden. Als hij die verplichting niet nakomt, hangen er hem strafrechtelijke sancties boven het hoofd.

Voor een aantal overtredingen kunnen ook administratieve boetes worden opgelegd.

10.03 Valérie De Bue (MR): Ik heb vernomen dat er enkele problemen zijn in het veld. Ik hoop dan ook dat de wetgeving duidelijk genoeg is.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gelijkvormigheidsattest voor tweedehandsvoertuigen" (nr. 903)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Ons land wordt door de Europese Commissie voor het Hof van Justitie gedaagd wegens onze registratieprocedure voor buitenlandse voertuigen, die streng en uiterst omslachtig is.

La DIV n'a toujours pas répondu à ma question du 20 octobre concernant les problèmes rencontrés par une personne qui désirait immatriculer dans notre pays une voiture achetée en Allemagne et ne disposait pas du certificat de conformité.

L'obtention d'un certificat de conformité nécessite de demander à la douane une vignette 705 établissant qu'un véhicule motorisé en attente d'immatriculation est en ordre sur le plan de la réglementation douanière. Ensuite, il convient de se rendre chez un assureur pour y apposer des timbres fiscaux. Ultérieurement, il faut faire homologuer le véhicule par un centre de contrôle technique et introduire une demande de certificat de conformité. En pratique, ces démarches durent parfois plusieurs mois. Ensuite, le véhicule déjà contrôlé doit être présenté au contrôle occasion pour vérifier s'il est toujours bien admis sur la voie publique. Cette procédure est dès lors complexe et onéreuse.

Le secrétaire d'État est-il disposé à simplifier la procédure d'obtention du certificat de conformité? Est-il envisagé d'adapter les tarifs? La durée des procédures fera-t-elle l'objet d'un contrôle? Qu'en est-il sur le terrain?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le certificat de conformité est une déclaration du fabricant certifiant qu'un véhicule est conforme au type de véhicule qui a été homologué par une instance d'homologation. Lorsque l'on souhaite obtenir un certificat de conformité, il faut donc s'adresser au fabricant ou à son représentant.

Si le fabricant refuse de prendre ses responsabilités ou n'est pas en mesure de délivrer le document, on peut s'adresser au service des Homologations, qui délivre un document faisant office de certificat de conformité.

Si le véhicule n'est pas conforme à un véhicule homologué, une approbation individuelle est nécessaire.

Le certificat d'homologation est un document de bord obligatoire conformément à l'article 10 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques.

Si l'on s'adresse au service des Homologations pour l'obtention d'un certificat de conformité, il faut suivre une procédure de conformité. Le contrôle technique identifiera le véhicule à cet effet en contrôlant certains points du véhicule. Lors de ce

Naar aanleiding van het probleem van iemand die een in Duitsland gekochte auto in ons land wilde inschrijven en niet over het gelijkvormigheidsattest beschikte, heb ik op 20 oktober een vraag gesteld aan de DIV, maar daarop heb ik nog geen antwoord gekregen.

Om een gelijkvormigheidsattest te bekomen, moet men naar de douane voor een vignet 705, dat verklaart dat een in te schrijven motorvoertuig in orde is met de douaneregels. Vervolgens moet men naar de verzekeraar voor de nodige takszegels. Dan kan men naar de keuring voor de homologatie en een aanvraag doen voor een gelijkvormigheidsattest. In de praktijk blijkt dat soms maandenlang te duren. Daarna moet het al gecontroleerde voertuig naar de tweedehandskeuring om na te gaan of het intussen nog altijd toegelaten is op de weg. Heel de procedure is dus ingewikkeld en duur.

Is de staatssecretaris van plan om de procedure voor het gelijkvormigheidsattest te vereenvoudigen? Zijn er plannen om de tarieven aan te passen? Wordt de duur van de procedures gecontroleerd? Hoe gebeurt dat in de praktijk?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Het gelijkvormigheidsattest is een verklaring van de fabrikant dat een voertuig gelijkvormig is met een voertuigtype dat werd gehomologeerd door een goedkeuringsinstantie. Wanneer men een gelijkvormigheidsattest wil bekomen, moet men zich dus wenden tot de fabrikant of diens vertegenwoordiger.

Als de fabrikant zijn verantwoordelijkheid niet wil nemen of niet meer bij machte is het document af te leveren, kan men zich wenden tot de dienst van de Homologaties, die een als gelijkvormigheidsattest geldend bewijs kan afleveren.

Indien het voertuig niet gelijkvormig is met een gehomologeerd voertuig, dan is een individuele goedkeuring noodzakelijk.

Het gelijkvormigheidsattest is een verplicht boorddocument volgens artikel 10 van het KB van 15 maart 1968 betreffende het algemeen reglement op de technische eisen.

Indien men zich voor het bekomen van een gelijkvormigheidsattest wendt tot de dienst Homologaties, dan dient men een gelijkvormigheidsprocedure te doorlopen. De technische keuring zal daarbij het voertuig

contrôle, d'éventuels manquements au véhicule peuvent également être constatés. Cette procédure permet de vérifier si le véhicule est encore conforme au type de véhicule homologué et s'il satisfait aux conditions techniques.

Les prestations du contrôle technique doivent être rétribuées et une redevance est due pour les prestations du service des Homologations.

Le service des Homologations a connu par le passé un arriéré considérable. Cet arriéré a été résorbé grâce à une politique du personnel adaptée et à une informatisation poussée. La loi n'a pas fixé explicitement de délai de traitement. Le service s'est néanmoins engagé à traiter les dossiers dans un délai raisonnable.

Si M. Wollants me communique la question qui est restée sans réponse, je vérifierai sur cette base si le service peut respecter cet engagement.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Les procédures doivent rester aussi strictes et brèves que possible.

Dans le cas que j'ai cité à titre d'exemple, l'intéressé a encore eu de la chance. Si l'on avait contrôlé sa voiture, en application de la réglementation relative aux véhicules hors d'usage, il aurait eu un délai de deux mois pour présenter le certificat ou faire détruire la voiture. Nous devons éviter de créer des situations absurdes.

L'incident est clos.

12 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles de sécurité routière et de concurrence déloyale dans le cadre du transport routier de marchandises" (n° 909)

12.01 Bert Wollants (N-VA): Le 14 novembre 2006, le plan d'action relatif à la coordination des contrôles dans le domaine du transport par route de personnes et de choses a été publié au *Moniteur belge*. Notre pays est en quelque sorte le carrefour de l'Europe, avec plus de 8 000 millions de kilomètres-véhicule parcourus. En 2008, près de 40 % du transport routier était déjà d'origine étrangère.

Le secteur du transport est lui-même demandeur de contrôles plus sévères du transport de marchandises, sur les aspects concernant la sécurité routière comme sur les conditions que les

identifieren door bepaalde punten van het voertuig te controleren. Tijdens die controle kunnen ook eventuele gebreken aan het voertuig worden vastgesteld. Die procedure dient om na te gaan of het voertuig nog gelijkvormig is met het gehomologeerd voertuigtype en of het voldoet aan de technische eisen.

De prestaties van de technische keuring moeten worden vergoed en er is een retributie verschuldigd voor de prestaties van de dienst Homologaties.

De dienst Homologaties kende in het verleden een aanzienlijke achterstand. Door een aangepast personeelsbeleid en een doorgedreven informatisering werd die weggewerkt. Er zijn geen expliciete wettelijke behandelingstermijnen vastgelegd. De dienst heeft zich echter geëngageerd om de dossiers binnen een redelijke termijn af te handelen.

Als de heer Wollants mij de niet-beantwoorde vraag bezorgt, zal ik aan de hand daarvan toetsen of de dienst dat engagement kan naleven.

11.03 Bert Wollants (N-VA): De procedures moeten zo strikt en kort mogelijk worden gehouden.

De man uit mijn voorbeeld heeft nog geluk gehad. Had men zijn voertuig gecontroleerd, dan had hij, vanwege de regelgeving inzake afgedankte voertuigen, twee maanden gehad om het attest voor te leggen of het voertuig te laten vernietigen. We moeten zorgen dat er geen absurde situaties ontstaan.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "controles op verkeersveiligheid en oneerlijke concurrentie bij het goederenvervoer over de weg" (nr. 909)

12.01 Bert Wollants (N-VA): Op 14 november 2006 werd het actieplan afgekondigd betreffende de coördinatie van de controles van het personen- en goederenvervoer op de weg. Ons land is een beetje het kruispunt van Europa, met meer dan 8.000 miljoen voertuigkilometers. In 2008 was reeds een kleine 40 procent van het wegvervoer van buitenlandse oorsprong.

De transportsector vraagt zelf om strengere controles op dat vrachtvervoer, zowel op het vlak van de verkeersveiligheid als op de voorwaarden waaraan men zich moet houden. De niet-naleving

transporteurs sont tenues de respecter. Le non-respect de ces conditions peut en effet entraîner une concurrence déloyale.

De quelle manière les contrôles sont-ils organisés? Combien de contrôles sont opérés? Constate-t-on une évolution quant au nombre de camions étrangers circulant dans notre pays? Le secrétaire d'État envisage-t-il de renforcer les contrôles?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Un département du SPF Mobilité et Transport est spécialisé dans le contrôle et la surveillance des véhicules lourds sur la route, pour le transport tant des marchandises que des personnes, afin d'optimiser la sécurité routière, d'assurer une concurrence loyale et des conditions de travail décentes pour les chauffeurs. Pour ce faire, 36 contrôleurs routiers et 19 contrôleurs en entreprise sont à pied d'œuvre.

Sur la route, le contrôle porte essentiellement sur les temps de conduite et de repos, l'utilisation correcte du tachygraphe, le chargement, les documents de transport et l'état technique des véhicules. En entreprise, le contrôle concerne essentiellement les temps de conduite et de repos des chauffeurs sur une plus longue durée ainsi que le respect par l'entreprise des conditions d'accès à la profession et au marché. En 2009, quelque 62 162 véhicules ont été contrôlés sur la route, dont 10 % de cars, 3 057 entreprises ont été contrôlées, dont également 10 % de sociétés d'autocars.

Pour ce qui est des contrôles sur la route, le rapport entre chauffeurs belges et étrangers contrôlés est de 40/60.

Pour assurer un contrôle complet, il faut réunir les spécialisations des différents corps et un premier plan d'action a été signé le 20 novembre 2001 à cet effet. Un nouveau plan d'action, établi le 14 novembre 2006 prescrit l'organisation d'au moins un contrôle routier commun mensuel par province, ce qui donne un total de minimum 108 contrôles communs par an.

De plus, pour ce qui est des contrôles dans les entreprises, le SPF Mobilité et Transport et l'Inspection des lois sociales coopèrent pour lutter contre les constructions frauduleuses. À ces actions, il faut encore ajouter les actions transfrontalières Benefralux des douanes.

Le corps de contrôle du SPF Mobilité et Transport est l'un des membres fondateurs et partenaire actif

van die voorwaarden kan immers aanleiding geven tot oneerlijke concurrentie.

Op welke manier worden de controles georganiseerd? Om hoeveel controles gaat het? Is er een evolutie merkbaar in het buitenlands vrachtverkeer in ons land? Is de staatssecretaris van plan om strenger te controleren?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer is een afdeling gespecialiseerd in de controle en het toezicht op het zwaar vervoer over de weg, zowel voor het goederen- als het personenvervoer, dit ter bevordering van de verkeersveiligheid, ter vrijwaring van de eerlijke concurrentievoorwaarden en om correcte werkomstandigheden te garanderen voor de chauffeurs. Daartoe voeren 36 wegcontroleurs en 19 bedrijfscontroleurs controles uit.

Op de weg controleert men vooral de rij- en rusttijden, het correct gebruik van de tachograaf, de lading, de transportdocumenten en de technische toestand van de voertuigen. In de bedrijven controleert men vooral de rij- en rusttijden van de chauffeurs over een langere periode en of het bedrijf voldoet aan de voorwaarden voor de toegang tot het beroep en tot de markt. Zo werden in 2009 62.162 voertuigen op de weg gecontroleerd, waarvan een 10 procent autocars, en werden 3.057 bedrijven gecontroleerd, waarvan eveneens een 10 procent autocarbedrijven.

Bij de wegcontroles is de verhouding gecontroleerde Belgen/gecontroleerde buitenlanders 40/60.

Voor een volledige controle moeten de specialisaties van de diverse betrokken korpsen worden samengebracht en daartoe werd op 20 november 2001 een eerste actieplan ondertekend. Een nieuw actieplan, dat op 14 november 2006 werd opgesteld, bepaalt dat in elke provincie per maand minstens een gemeenschappelijke controle op de weg wordt georganiseerd, wat een minimum geeft van jaarlijks 108 gemeenschappelijke controles.

Bovendien wordt ook voor de bedrijfscontroles samengewerkt tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Inspectie van de sociale wetten om frauduleuze constructies tegen te gaan. Verder zijn er de grensoverschrijdende Benefralux-acties van de douane.

Het controlekorps van de FOD Mobiliteit en Vervoer is medestichter en actieve partner van de

de l'organisation internationale Euro Contrôle Route. Actuellement, quinze membres permanents et cinq membres observateurs adhèrent à cette organisation.

Les objectifs poursuivis dans ce cadre sont les suivants: organisations de contrôles communs, organisation de contrôles thématiques dans tous les pays partenaires, échange d'informations relatives aux contrôles, standardisation des contrôles, méthodes, moyens et formations, formations communes grâce à des stages et des séminaires, collecte ciblée de renseignements pratiques.

La collaboration s'est également concrétisée par la rédaction d'un lexique multilingue dans toutes les langues de l'Union européenne et en russe pour permettre au contrôleur de dispenser au chauffeur toutes les instructions et les informations nécessaires. Les contrôleurs disposent également de formulaires dans différentes langues.

Toutes ces activités sont rendues pérennes, la connaissance des risques est développée de manière à mieux cibler les contrôles. L'échange international des constats d'infractions constitue sans nul doute un atout important.

12.03 Bert Wollants (N-VA): Je crois avoir compris que les contrôles sont parfaitement adaptés à l'évolution de la situation sur le terrain.

L'incident est clos.

13 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle du port de la ceinture de sécurité" (n° 911)

13.01 Bert Wollants (N-VA): De nombreux conducteurs ne portent pas leur ceinture de sécurité, alors que le lien de causalité direct entre l'accident et l'absence de port de la ceinture a déjà été démontré à de maintes reprises. Existe-t-il des chiffres sur le nombre de contrôles du port de la ceinture? Combien d'infractions a-t-on pu constater et y a-t-il une évolution dans ces chiffres? Des campagnes de sensibilisation seront-elles menées à l'avenir?

La **présidente:** M. Wollants, les questions sur les données statistiques ne sont pas censées être posées en commission dans le cadre des questions orales. Elles doivent être posées par écrit.

13.02 Bert Wollants (N-VA): Je le sais bien, mais

internationale Eurocontrol Route. Op dit ogenblik zijn vijftien vaste leden en vijf observatoren aangesloten bij de organisatie.

In dat kader worden volgende doelstellingen nageleefd: de organisatie van gemeenschappelijke controles, de organisatie van thematische controlewerken in alle partnerlanden, de uitwisseling van controlegegevens, de standaardisering van de controles, methodes, middelen en opleidingen, gemeenschappelijke opleidingen via stages en seminaries en doelgerichte verzameling van praktische informatie.

De samenwerking heeft ook concreet geleid tot de redactie van een meertalig lexicon, waarin alle talen van de Europese Unie en het Russisch zijn opgenomen en waarmee de controleur aan de chauffeur de nodige instructies en informatie kan geven. De controleurs beschikken ook over formulieren in meerdere talen.

Al die activiteiten worden bestendigd en er wordt werk gemaakt van een scherpe kennis van de risico's, waardoor de controles nog doelgerichter zullen gebeuren. De internationale uitwisseling van de vastgestelde overtredingen is daarbij ongetwijfeld een belangrijke troef.

12.03 Bert Wollants (N-VA): Ik denk dat de controles zeker zijn afgestemd op de wijzigende situatie op het terrein.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle op het dragen van de veiligheidsgordel" (nr. 911)

13.01 Bert Wollants (N-VA): Nogal wat autobestuurders dragen hun veiligheidsgordel niet. Het rechtstreeks verband tussen betrokkenheid bij ongevallen en het niet-dragen van de gordel is nochtans al vaker aangetoond. Bestaan er cijfers over het aantal uitgevoerde controles op de gordeldracht? Hoeveel overtredingen werden er vastgesteld en hoe evolueren die aantallen? Komen er sensibiliseringscampagnes in de toekomst?

De **voorzitter:** Meneer Wollants, vragen naar statistische gegevens zijn geen mondelinge vragen. Zij moeten schriftelijk worden gesteld.

13.02 Bert Wollants (N-VA): Dat weet ik wel, maar

la procédure pour les questions écrites est assez lourde. D'autres partis l'ont également déjà fait remarquer.

La **présidente**: Je propose que nous respectons tout de même le Règlement à l'avenir.

13.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le contrôle du port de la ceinture fait partie des activités journalières de la police. Des chiffres précis ne sont dès lors pas disponibles. Des contrôles ciblés sont cependant organisés dans le cadre des campagnes de l'IBSR et d'actions nationales sur ce thème. Il ressort des chiffres dont disposent les polices fédérale et locale pour la période 2006-2009 que le nombre d'infractions enregistrées tourne autour de 115 000 par an et ne varie guère.

La police se propose de contrôler un conducteur sur cinq par an à moyen terme, et même un conducteur sur trois à long terme.

La sensibilisation des passagers des voitures à l'importance du port de la ceinture et à l'utilisation de moyens de protection appropriés pour les enfants constituera encore une des grandes priorités de l'IBSR en 2011. Plusieurs campagnes sont prévues. En août 2011, une campagne sera consacrée au port de la ceinture à l'arrière et dans les agglomérations et à l'utilisation correcte des moyens de protection pour enfants. L'IBSR tentera d'attirer régulièrement l'attention des téléspectateurs sur ces points dans le cadre d'émissions télévisées.

Les volontaires de l'IBSR pour des routes plus sûres sont présents tout au long de l'année lors d'événements au cours desquels ils sensibilisent directement le public à des thèmes de sécurité routière importants tels que le port de la ceinture. Les collaborateurs de la Cellule éducation montrent l'utilisation correcte des moyens de protection pour enfants dans le cadre de divers salons centrés sur les jeunes parents. L'IBSR diffuse toute une série de dépliants et du matériel éducatif relatifs à ces thèmes sur le site www.ibsr.be.

L'IBSR organise chaque année une mesure du taux de port de la ceinture. Lors de la dernière mesure en 2010, une évolution positive a été constatée, le taux de port de la ceinture s'élevant à 85,6 %. Sur autoroute, il atteint même 90,1 %.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 953 de M. David Geerts est reportée.

de procedure voor schriftelijke vragen is nogal omslachtig. Ook andere partijen hebben daarop al gewezen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we in de toekomst toch maar best het Reglement naleven.

13.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Het controleren van de gordeldracht behoort tot het dagelijkse werk van de politie. Precieze cijfers zijn daardoor niet beschikbaar. Tijdens campagnes van het BIVV en nationale acties rond dit thema wordt er wel gericht gecontroleerd. Uit de cijfers van de federale en de lokale politie voor de periode 2006-2009 blijkt dat het aantal geregistreerde overtredingen jaarlijks rond de 115.000 cirkelt en eigenlijk vrij stabiel blijft.

De politie wil op middellange termijn elk jaar één bestuurder op vijf en op lange termijn zelfs één bestuurder op drie controleren op gordeldracht.

Sensibilisering van alle auto-inzittenden voor het dragen van de gordel en voor het gebruik van aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen staat ook in het jaar 2011 hoog op de agenda van het BIVV. Er zijn verscheidene campagnes gepland. In augustus 2011 komt er een campagne met de nadruk op de gordeldracht achterin en in de bebouwde kom, alsook op het correcte gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen. Via televisie-uitzendingen wil het BIVV op regelmatige basis aandacht besteden aan de gordel en aan kinderbeveiligingsmiddelen.

De vrijwilligers voor veilig verkeer van het BIVV zijn het hele jaar aanwezig op evenementen waar zij het publiek rechtstreeks aanspreken over de belangrijkste verkeersveiligheidsthema's, waaronder de gordeldracht. De medewerkers van de cel Educatie demonstreren het correcte gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen op diverse beurzen voor jonge ouders. Het BIVV verdeelt via de website www.bivv.be een waaier van informatiefolders en educatief materiaal rond gordeldracht en kinderbeveiligingsmiddelen.

Het BIVV meet jaarlijks de mate waarin de gordel wordt gedragen. Tijdens de laatste meting in 2010 werd een gunstige evolutie vastgesteld en bleek de gordeldracht 85,6 procent te bedragen. Op de autosnelweg is dat zelfs 90,1 procent.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 953 van de heer David Geerts wordt uitgesteld.

14 Question de M. Peter Vanvelthoven au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des véhicules électriques" (n° 1015)

14.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Si notre pays veut être considéré comme une région innovante, nous devons faire le nécessaire pour que la voiture électrique ait toutes les chances de s'imposer. Divers projets relatifs aux moyens de recharger ces nouveaux véhicules sont actuellement en préparation. Certaines sociétés se sont d'ores et déjà spécialisées dans le remplacement du moteur des voitures actuelles par une version électrique. Toutefois, elles ont du mal à faire homologuer ces véhicules par le Service Immatriculations des Véhicules (DIV).

Dans les pays qui nous entourent, les homologations sont beaucoup plus faciles. Aux Pays-Bas, les voitures électriques sont homologuées sans problèmes; il en va de même en Allemagne et en France. Une entreprise flamande se voit donc obligée de se tourner vers un des pays voisins pour obtenir l'homologation d'une voiture électrique.

Comment se présente actuellement la situation en Belgique?

14.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je soutiens évidemment toutes les initiatives qui favorisent la protection de l'environnement. Il faut cependant aussi tenir compte de la sécurité routière. Il m'appartient de concilier les deux aspects.

Il est faux de prétendre que les véhicules électriques peuvent uniquement être immatriculés à l'étranger. Un véhicule dont le moteur à combustion classique a été remplacé par un moteur électrique, doit d'abord être homologué. Ensuite, le véhicule transformé peut être immatriculé en Belgique.

La société Colruyt dispose par exemple d'un camion dans lequel un moteur électrique a été installé aux côtés du moteur à combustion. Ce camion hybride a d'abord été homologué par le service Homologations puis a été immatriculé par la DIV. Autre exemple: TransEnergy Belgium dispose d'une voiture particulière convertie qui a été dotée d'un moteur électrique. Son homologation est encore en cours au service Homologations. En principe, rien ne fait donc obstacle à l'homologation d'un véhicule électrique dans notre pays. Les véhicules transformés ne peuvent quant à eux être homologués qu'avec l'assentiment du fabricant du

14 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van elektrische voertuigen" (nr. 1015)

14.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Als ons land zich wil profileren als innovatieve regio, dan moeten we de elektrische wagen alle kansen geven. Er worden momenteel verschillende projecten op poten gezet om dergelijke wagens op te kunnen laden. Er bestaan ook al firma's die de motoren van bestaande wagens vervangen door elektrische versies. Zij blijken echter problemen met de homologatie van die wagens te ondervinden bij de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV).

In onze buurlanden gaat alles veel makkelijker. In Nederland worden elektrische voertuigen zonder problemen gehomologeerd en ook in Duitsland en Frankrijk gebeurt het al. Een Vlaams bedrijf moet dus naar een van de buurlanden om een elektrische wagen te laten homologeren.

Wat is vandaag in België de stand van zaken?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Uiteraard ondersteun ik alle initiatieven die de bescherming van het milieu bevorderen. We moeten echter ook rekening houden met de verkeersveiligheid. Het is mijn taak om beide aspecten met elkaar te verzoenen.

Het klopt niet dat elektrische voertuigen enkel in het buitenland kunnen worden ingeschreven. Een voertuig waarvan de verbrandingsmotor wordt vervangen door een elektrische motor, moet eerst gehomologeerd worden. Daarna kan het omgebouwde voertuig bij ons worden ingeschreven.

De firma Colruyt bijvoorbeeld beschikt over een vrachtwagen waarin naast de verbrandingsmotor ook een elektrische motor geplaatst werd. Deze hybride vrachtwagen werd eerst door de dienst Homologaties gehomologeerd en vervolgens door de DIV ingeschreven. Ander voorbeeld: TransEnergy Belgium heeft een omgebouwde personenwagen met elektrische motor. De homologatie is nog lopende bij de dienst Homologaties. In principe is er in ons land dus geen enkel probleem om een elektrisch voertuig te homologeren. Voor verbouwde voertuigen kan er slechts een homologatie gebeuren na akkoord van

véhicule original. Dans de nombreux cas, des problèmes d'homologation se posent parce que le fabricant du véhicule de base refuse de marquer son accord. Il invoque souvent, pour motiver son refus, des raisons de sécurité ou des motifs commerciaux.

La directive-cadre européenne de 2007 permet d'effectuer l'homologation en plusieurs étapes. Les entreprises qui transforment les véhicules peuvent devenir des constructeurs dans une deuxième phase et demander une homologation-type pour une série. Dès que le type de véhicule est homologué, le constructeur peut rédiger le certificat de conformité pour ce véhicule. Celui-ci peut alors être immédiatement enregistré. Mes services ont organisé des sessions d'information sur cette procédure en collaboration avec la FEBIAC, Agora et Federauto. Jusqu'à présent, 230 entreprises ont déjà demandé une première évaluation et 70 entreprises ont mis en place le système de qualité prescrit.

14.03 Peter Vanvelthoven (sp.a): Les possibilités sont nettement plus nombreuses dans les pays voisins. Dans notre pays, le secrétaire d'État évoque deux véhicules transformés, alors que de nombreux véhicules ont déjà été homologués à l'étranger. Le problème réside en effet dans le refus des fabricants de transformer le véhicule, car ils le considèrent comme une concurrence potentielle. À l'étranger, l'accord des fabricants n'est pas requis.

Le secrétaire d'État renvoie également à la directive-cadre qui détermine la manière pour une entreprise de devenir un "constructeur en deuxième étape", mais un grand nombre d'entreprises veulent simplement transformer des véhicules sans acquérir le statut de constructeur.

Le secrétaire d'État sous-estime la gravité de la situation. Nous perdons de nombreuses opportunités. Il est honteux d'obliger des entreprises à effectuer des activités à l'étranger, surtout en période de crise économique où il convient de tout miser sur l'innovation.

14.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il est évidemment plus facile pour le gouvernement d'accepter tels quels les différents changements apportés aux véhicules. Il nous faut toutefois respecter les critères d'homologation. Conformément à la législation belge, une demande d'homologation doit être introduite en cas de transformation du moteur ou d'autres composants essentiels du véhicule. Dans l'intérêt des clients et de la sécurité routière, mieux vaut maintenir cette

de fabrikant van het originele voertuig. In veel gevallen zijn er problemen met de homologatie omdat de fabrikant van het basisvoertuig niet akkoord gaat. Zij beroepen zich daarbij vaak op veiligheidsredenen of commerciële motieven.

De Europese kaderrichtlijn van 2007 maakt homologatie in meerdere etappes mogelijk. Ondernemingen die voertuigen ombouwen, kunnen in een tweede fase constructeur worden en een typehomologatie vragen voor een reeks. Eenmaal het type gehomologeerd is, kan de constructeur het conformiteitsattest voor dat voertuig opstellen, waarna het onmiddellijk kan worden ingeschreven. In samenwerking met FEBIAC, Agora en Federauto hebben mijn diensten informatiesessies over deze procedure georganiseerd. Tot nu toe hebben al 230 ondernemingen een eerste evaluatie gevraagd en hebben 70 bedrijven het voorgeschreven kwaliteitssysteem opgezet.

14.03 Peter Vanvelthoven (sp.a): In onze buurlanden kan er toch al meer dan bij ons. In ons land spreekt de staatssecretaris over twee omgebouwde voertuigen, terwijl er in het buitenland al veel meer wagens gehomologeerd zijn. Het probleem is inderdaad dat de fabrikanten niet willen dat het voertuig omgebouwd wordt, omdat zij dat als potentiële concurrentie beschouwen. In het buitenland moeten de fabrikanten niet akkoord gaan.

De staatssecretaris verwijst ook naar de kaderrichtlijn die bepaalt hoe een bedrijf een 'tweede fase-constructeur' kan worden. Er is echter een groot aantal firma's dat helemaal geen constructeur wil worden, maar enkel voertuigen wil ombouwen.

De staatssecretaris schat de ernst van de situatie niet goed in. Wij laten hier ongelofelijke kansen liggen. Ondernemingen verplichten om in het buitenland zaken te doen is een schande, zeker in economisch moeilijke tijden waarin wij volop op innovatie moeten inzetten.

14.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Het is natuurlijk gemakkelijk om als overheid zonder meer akkoord te gaan met allerlei wijzigingen die aan voertuigen worden aangebracht. Wij moeten echter nu eenmaal homologatievoorschriften volgen. Op basis van de Belgische reglementering, moet een homologatie worden aangevraagd als de motor of andere essentiële delen van een voertuig worden omgebouwd. In het belang van de klanten en van

réglementation et, en concertation avec la FEBIAC, Agoria et Federauto, superviser l'agrément des entreprises qui envisagent de modifier les voitures. Cela peut sembler sévère mais je ne vois pour le moment aucune raison de changer quoi que ce soit. La meilleure garantie de qualité consiste à encourager la concertation avec les organisations professionnelles. Cela devrait tout de même rassurer la clientèle.

de verkeersveiligheid kunnen we die reglementering het best behouden en in overleg met FEBIAC, Agoria en Federauto zorgen voor de erkenning van de ondernemingen die de wagen willen ombouwen. Dat kan streng zijn, maar ik zie momenteel geen redenen om dat zomaar te veranderen. Door samenwerking met de beroepsorganisaties te stimuleren, geven wij de beste waarborg voor kwaliteit. Dat moet voor de klanten toch een geruststelling zijn.

14.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Je ne partage pas votre point de vue. La seule différence est qu'aujourd'hui, ce sera une entreprise néerlandaise ou française qui livrera les voitures plutôt qu'une entreprise belge. C'est cela que je reproche au secrétaire d'État.

14.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Daarmee ben ik het niet eens. Het enige verschil vandaag is dat een Nederlands of een Frans bedrijf de wagens levert in plaats van een Belgisch. Dat neem ik de staatssecretaris kwalijk.

14.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Une homologation obtenue aux Pays-Bas ou en France n'équivaut pas automatiquement à une homologation en Belgique.

14.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Een homologatie uit Nederland of Frankrijk betekent niet automatisch een homologatie in België.

14.07 Peter Vanvelthoven (sp.a): Un Néerlandais à bord de son véhicule pourrait donc se voir refuser l'accès au pays à la frontière?

14.07 Peter Vanvelthoven (sp.a): Dus zou aan de grens een Nederlander met zijn voertuig de toegang geweigerd kunnen worden?

14.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Ce ne sera pas le cas si ce véhicule est immatriculé aux Pays-Bas. L'immatriculation d'un véhicule dans notre pays est régie par des règles spécifiques auxquelles je ne dérogerai pas.

14.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Niet als dat voertuig in Nederland is ingeschreven, maar om een voertuig bij ons in te schrijven, hebben wij onze eigen regels en daarvan wil ik niet afwijken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de tracteurs pour le transport routier" (n° 1023)
- M. David Clarinval au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les propositions étudiées actuellement pour répondre à la problématique du transport agricole" (n° 1178)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'escorte de véhicules agricoles lourds" (n° 1464)

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van tractoren voor vrachtvervoer" (nr. 1023)
- de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de thans ter tafel liggende voorstellen om een oplossing aan te reiken voor de problematiek van het landbouwverkeer" (nr. 1178)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het escorte van zware landbouwvoertuigen" (nr. 1464)

La **présidente**: M. Clarinval étant absent, sa question n° 1178 est retirée.

De **voorzitter**: De heer Clarinval is afwezig. Zijn vraag nr. 1178 vervalt.

15.01 Steven Vandeput (N-VA): Le transport de marchandises par tracteur sur une courte distance revêt certains avantages: l'on peut rouler au diesel rouge, il n'existe pas d'obligation d'utiliser un

15.01 Steven Vandeput (N-VA): Wie met tractoren goederen vervoert over een korte afstand heeft een aantal voordelen: er mag gereden worden met rode diesel, er hoeft geen tachograaf geplaatst

tachygraphe, il ne faut pas d'eurovignette, un tracteur n'est soumis au contrôle technique qu'une seule fois et les conducteurs ne sont pas tenus de respecter les temps de conduite et de repos. En outre, si leur vitesse est limitée à 40 kilomètres à l'heure, les tracteurs peuvent dans les faits atteindre des vitesses nettement plus élevées. Côté inconvénients on peut citer une moindre visibilité des usagers faibles et une détérioration accélérée des routes en raison des charges importantes.

Comment les excès de vitesse des tracteurs sont-ils constatés? Doivent-ils également passer le contrôle technique? Des plaintes sont-elles enregistrées dans ce domaine?

15.02 Tanguy Veys (VB): Selon les conducteurs de tracteurs, l'arrêté royal du 1^{er} juillet 2010 est trop strict. Il stipule que les véhicules agricoles lourds, qui dépassent les 3,5 m de largeur, doivent être accompagnés d'une escorte spéciale. À l'heure actuelle, la majorité des agriculteurs sont en fait en infraction, étant donné que peu d'entre eux ont les moyens de respecter la réglementation. Début septembre, le secrétaire d'État avait promis qu'il se concerterait avec les Régions à ce sujet. Reste-t-il d'avis que les véhicules agricoles lourds doivent également ressortir au champ d'application de cet arrêté royal?

15.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'utilisation de tracteurs agricoles et de remorques agricoles sur la voie publique à d'autres fins que l'agriculture n'est pas interdite en soi. Ces véhicules peuvent être utilisés pour des travaux de terrassement ou pour le transport de matériaux. Dans le cadre d'un transport pour le compte de tiers, une autorisation de transport est toutefois requise. Un tachygraphe n'est pas obligatoire et du gasoil rouge peut être employé quoiqu'il soit obligatoire de le déclarer et de payer des accises supplémentaires. Pour les véhicules agricoles, un contrôle technique périodique n'est pas prévu.

Si un tracteur agricole et sa remorque agricole ne sont pas utilisés à des fins agricoles, le conducteur doit disposer d'un permis C+E comme pour un camion. Conformément à la directive européenne et à la réglementation belge, la vitesse maximale doit être réglée techniquement à 40 km/h, avec une petite marge jusqu'à 44 km/h.

Le dépassement de cette vitesse maximale ne peut être constaté que par la police lors de contrôles de vitesse.

te worden, er is geen eurovignet nodig, een tractor wordt slechts eenmaal gekeurd en de bestuurders hoeven zich niet te houden aan de rij- en rusttijden. Bovendien, hoewel hun snelheid beperkt is tot 40 km per uur, kunnen ze in praktijk veel sneller rijden. Aan de negatieve kant is er een beperkter zicht op de zwakkere weggebruikers en ook een versnelde verslechtering van de wegen door de zware lasten.

Op welke manier worden bij tractoren snelheidsovertredingen vastgesteld? Gebeuren er ook technische controles? Worden er op dit vlak klachten geregistreerd?

15.02 Tanguy Veys (VB): Volgens tractorgebruikers is het KB van 1 juli 2010 te streng. Daarin wordt gesteld dat zware landbouwvoertuigen, indien zij breder zijn dan 3,5 meter, een beroep moeten doen op een speciale escorte. Momenteel is het merendeel van de landbouwers eigenlijk in overtreding, vermits slechts weinigen de mogelijkheden hiertoe hebben. Begin september heeft de staatssecretaris beloofd dat hij hierover met de Gewesten zou overleggen. Blijft hij van oordeel dat ook zware landbouwvoertuigen onder de bepalingen van dat KB moeten vallen?

15.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Het gebruik van landbouwtractoren en landbouwaanhangwagens op de openbare weg voor andere doeleinden dan de landbouw is in wezen niet verboden. Zij mogen worden ingezet voor grondwerken of voor het vervoer van materialen. In het kader van het vervoer voor rekening van derden is er echter een vervoervergunning nodig. Er is geen tachograaf verplicht en er mag rode diesel gebruikt worden, hoewel het verplicht is om aangifte te doen en bijkomende accijnzen te betalen. Voor de landbouwvoertuigen bestaat er geen periodieke technische controle.

Wanneer landbouwtractoren en hun aanhangwagens niet voor landbouwdoeleinden worden gebruikt moeten de bestuurders over een rijbewijs C+E beschikken zoals voor vrachtwagens. Volgens de Europese richtlijn en de Belgische reglementering moet de maximale snelheid technisch afgesteld zijn op 40 km per uur, met een kleine marge tot 44 km per uur.

Het overschrijden van deze maximum toegelaten snelheid kan alleen door de politie vastgesteld worden bij snelheidscontroles.

En définitive, nous devrions veiller à ce que les règles imposées au transport routier classique soient également applicables aux véhicules agricoles lorsqu'ils sont utilisés à des fins autres qu'agricoles. Cet élargissement est cependant difficilement réalisable en pratique, étant donné que ce régime de faveur est lié à la définition de la notion de "véhicule agricole" telle qu'elle a été établie par l'Europe. Je pense par exemple à l'exception relative à l'obligation de disposer d'un tachygraphe et à l'utilisation du diesel rouge. Concernant ce dernier point, j'ai déjà pris contact avec mon collègue des Finances. Mon administration effectue également des contrôles ciblés visant les entreprises qui utilisent des tracteurs agricoles pour effectuer des transports pour compte d'autrui. En outre, les transporteurs peuvent s'adresser à un point de contact pour dénoncer l'utilisation illégale de tracteurs agricoles. Ces notifications sont suivies d'un contrôle auprès des entreprises concernées.

J'ai demandé à mon administration d'élaborer des solutions supplémentaires pour lutter contre l'utilisation abusive de tracteurs agricoles. Mes services devront présenter avant la fin de l'année des propositions prenant en considération non seulement les exigences du secteur agricole, mais également la sécurité routière et les aspirations du secteur du transport. Une des solutions consisterait à instaurer un système tel que celui appliqué en France, où les transports agricoles sont exemptés de certaines dispositions de la réglementation relative aux transports exceptionnels, en particulier en ce qui concerne l'accompagnement autorisé.

Concrètement, l'agriculteur serait autorisé, à condition d'apposer un gyrophare jaune sur la voiture, à accompagner le véhicule agricole avec son propre véhicule, pour autant que la largeur soit comprise entre 3,5 et 4,5 m. Conformément à la réglementation actuelle, le véhicule devrait être de couleur jaune. La question sera bientôt examinée de manière à pouvoir appliquer la mesure la saison prochaine.

15.04 Steven Vandeput (N-VA): Je suis heureux d'apprendre que l'utilisation des véhicules agricoles pour le transport de terre dans les zones densément peuplées notamment soit considérée comme un usage impropre des avantages dont bénéficient les agriculteurs.

Je déposerai dans les prochains jours une question écrite sur le nombre de contrôles effectués.

In feite zouden we de regels die van toepassing zijn op het gewone wegtransport, ook van toepassing moeten maken op het gebruik van landbouwvoertuigen voor niet-landbouwdoeleinden. Dat is in de praktijk echter moeilijk omdat het gunstregime verbonden is aan de definitie van het begrip 'landbouwvoertuig' zoals dit door Europa wordt bepaald. Ik denk bijvoorbeeld aan de vrijstelling voor de verplichte tachograaf en het gebruik van rode diesel. Over dit laatste heb ik reeds contact opgenomen met mijn collega van Financiën. De controlediensten van mijn administratie voeren ook gerichte controles uit naar ondernemingen die voor het vervoer voor rekening van derden landbouwtractoren gebruiken. Bovendien bestaat er ook een meldpunt waar transporteurs terecht kunnen om onwettig gebruik van landbouwtractoren te melden, waarop dan een controle volgt bij de betrokken bedrijven.

Ik heb mijn administratie gevraagd bijkomende oplossingen uit te werken om het oneigenlijk gebruik van die landbouwtractoren tegen te gaan. Ik heb gevraagd tegen het einde van dit jaar voorstellen uit te werken die niet alleen rekening houden met de eisen van de landbouwsector, maar ook met de verkeersveiligheid en met de verzuchtingen van de transportsector. Een van de oplossingen is een systeem zoals in Frankrijk, waarbij landbouwtransporten vrijgesteld zijn van zekere bepalingen uit de reglementering van het uitzonderlijk transport, meer in het bijzonder betreffende de toegestane begeleiding.

Concreet zouden wij toelaten dat vanaf het ogenblik dat er een geel zwaailicht op de wagen is aangebracht, de landbouwer met zijn eigen voertuig het landbouwvoertuig mag vergezellen, op voorwaarde dat de breedte tussen de 3,5 en 4,5 meter is. Volgens de huidige reglementering zou het om een geel voertuig moeten gaan. Wij zullen binnenkort de kwestie bespreken, zodat de maatregel het volgende seizoen al kan toegepast worden.

15.04 Steven Vandeput (N-VA): Ik ben blij te horen dat het gebruik van landbouwvoertuigen voor het vervoer van onder meer grond in dichtbevolkte zones een oneigenlijk gebruik is van de voordelen die de landbouwers genieten.

Ik zal in de komende dagen een schriftelijke vraag indienen om het aantal uitgevoerde controles op te vragen

15.05 Tanguy Veys (VB): Le fait qu'une solution devrait se dégager est certes positif mais il est vraiment dommage que la concertation n'ait pas eu lieu plus tôt.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la compétence professionnelle des chauffeurs de camion et de bus" (n° 1116)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le retard dans la formation obligatoire des chauffeurs de bus et de camion" (n° 1463)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La directive européenne de 2003 relative aux aptitudes professionnelles des conducteurs de véhicules routiers affectés au transport de marchandises ou de personnes a été transposée en droit belge. En conséquence, les chauffeurs devront suivre un recyclage afin d'obtenir un certificat d'aptitude professionnelle.

Les centres de formation s'inquiètent de l'organisation pratique des recyclages. Ils craignent que beaucoup de chauffeurs ne s'inscrivent pas avant la fin de la période de transition, ce qui les mettrait dans l'impossibilité de faire face à l'afflux concentré de participants. Les centres de formation mettent également en cause le contenu des modules. Le VAB regrette notamment que le programme ne prévoit pas une révision des règles du code de la route.

Le secrétaire d'État juge-t-il la période de transition de sept ans suffisante pour permettre à plus de 125 000 chauffeurs d'obtenir leur certificat d'aptitude? Ne pourrait-on pas prendre des mesures afin de mieux étaler la procédure dans le temps, comme dans d'autres pays européens? Le nombre et le contenu des modules peuvent-ils être élargis? Que pense le secrétaire d'État de la proposition du VAB d'inclure dans la formation une révision des règles du code de la route? Comment se déroule la procédure d'homologation des instructeurs ou des modules? Une modification de l'arrêté royal du 4 mai 2007 est-elle souhaitable?

16.02 Tanguy Veys (VB): Touring craint que la formation obligatoire pour les chauffeurs de bus et de camion n'entraîne un énorme retard qui pourrait empêcher les chauffeurs de Touring de prendre la route dès l'entrée en vigueur de la nouvelle

15.05 Tanguy Veys (VB): Het is positief dat er een oplossing uit de bus zal komen. Het is echter jammer dat het overleg achteraf moet gebeuren.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vakbekwaamheid van vrachtwagen- en buschauffeurs" (nr. 1116)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de achterstand in de verplichte opleiding voor bus- en truckchauffeurs" (nr. 1463)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Om de vakbekwaamheid van bestuurders van het goederen- en personenvervoer te verzekeren, werd de EU-richtlijn van 2003 in Belgisch recht omgezet. De bestuurders zullen een nascholingscursus moeten volgen om een vakbekwaamheidsbewijs te krijgen.

De opleidingsinstellingen zijn ongerust over de praktische organisatie van de cursussen. Zij vrezen dat veel chauffeurs zich pas aan het einde van de overgangperiode zullen melden, waardoor zij de toestroom op dat moment niet zullen aankunnen. Ook de inhoud van de modules stellen zij ter discussie. De VAB betreurt dat een opfrissing van de verkeersregels niet is opgenomen in de opleiding.

Acht de staatssecretaris een overgangperiode van zeven jaar voldoende om het behalen van de vakbekwaamheid voor de meer dan 125.000 chauffeurs te organiseren? Kunnen er geen maatregelen worden genomen om de nascholing beter te spreiden in de tijd, zoals in andere Europese landen? Kan het aantal en de invulling van de modules worden uitgebreid? Hoe staat de staatssecretaris tegenover het voorstel van de VAB om ook een opfrissing van de verkeersregels in de modules op te nemen? Hoe verloopt de goedkeuringsprocedure voor instructeurs of modules? Is een aanpassing van het KB van 4 mei 2007 wenselijk?

16.02 Tanguy Veys (VB): Touring vreest voor een massale achterstand bij de verplichte opleiding voor bus- en truckchauffeurs. Daardoor zullen de Touringchauffeurs de baan niet meer kunnen opgaan, zodra de nieuwe wetgeving in werking

législation, à savoir en 2015 pour les chauffeurs de bus et en 2016 pour les chauffeurs de camion.

Le secrétaire d'État partage-t-il cette préoccupation de Touring? Prendra-t-il des mesures afin de permettre à tous les chauffeurs de bus et de camion de suivre une formation d'ici 2015 et 2016?

16.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il existe à l'heure actuelle 55 centres de formation agréés avec 618 instructeurs et 322 modules de formation, ce qui devrait être suffisant pour répondre à la demande.

Le SPF Mobilité rappelle régulièrement aux fédérations professionnelles du transport ainsi qu'aux autres fédérations professionnelles qu'elles doivent envoyer leurs chauffeurs en formation à temps, parce qu'il craint qu'un très grand nombre de chauffeurs attendent la dernière minute pour suivre les cours de recyclage. Je vais également faire passer de cinq à sept ans le délai dans lequel les 35 heures de recyclage doivent être suivies.

À mes yeux, il n'est pas nécessaire d'augmenter encore le nombre de 322 modules. Le SPF reçoit chaque semaine deux ou trois demandes pour l'agrément d'un module. Nous sommes tenus de respecter les matières définies à cet égard dans la directive.

Il n'y a pas de module spécifique concernant le code de la route, mais l'ensemble des modules comportent une mise à jour du code. La directive ne permet pas l'agrément d'un module distinct sur le code de la route. Un tel agrément serait contraire à la vision de la Commission européenne.

La procédure d'agrément ne connaît pas de retard. J'ignore quels éléments inspirent la crainte exprimée par Touring à propos de l'apparition d'arriérés. Si tous les chauffeurs entament leur formation à temps, il n'y aura pas de surprises à la fin de la période considérée et, dès lors, pas d'arriérés.

L'arrêté royal du 4 mai 2007 sera adapté d'ici janvier 2011.

16.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Il importe de dissiper les inquiétudes.

16.05 Tanguy Veys (VB): Le nouvel arrêté royal répond à l'inquiétude qui règne dans le secteur. On pourrait peut-être fournir des efforts supplémentaires sur le plan de la sensibilisation.

L'incident est clos.

treedt in 2015 – voor buschauffeurs – en in 2016 – voor truckchauffeurs.

Deelt de staatssecretaris de bekommernis van Touring? Zal hij maatregelen nemen opdat alle bus- en truckchauffeurs tegen 2015 of 2016 een opleiding zullen hebben gevolgd?

16.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Er zijn momenteel 55 erkende opleidingscentra met 618 instructeurs en 322 opleidingsmodules. Daarmee moeten wij aan de vraag kunnen voldoen.

Omdat gevreesd wordt dat een groot aantal chauffeurs zal wachten met de nascholing tot het laatste moment, herinnert de FOD Mobiliteit de transport- en andere beroepsfederaties er regelmatig aan dat zij hun chauffeurs tijdig met de opleiding moeten laten starten. Ook zal ik de termijn waarbinnen de 35 uren bijscholing moeten worden gevolgd, uitbreiden van vijf naar zeven jaar.

Ik vind niet dat de 322 modules nog moeten worden uitgebreid. De FOD ontvangt elke week twee of drie aanvragen voor de erkenning van een module. Wij kunnen niet anders dan daarbij de materies die zijn vastgelegd in de richtlijn, respecteren.

Er bestaat geen specifieke module over het verkeersreglement, maar de opfrissing van de wegcode zit vervat in alle modules. Een erkenning van een aparte module over het verkeersreglement is niet mogelijk volgens de richtlijn en gaat in tegen de visie van de Europese Commissie.

Er is geen vertraging in de erkenningsprocedure. Ik vraag mij af waarop Touring zijn vrees voor achterstand baseert. Als alle chauffeurs op tijd aan de opleiding beginnen, komt er geen overrompeling op het einde en dus ook geen achterstand.

Het KB van 4 mei 2007 zal aangepast zijn tegen januari 2011.

16.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is belangrijk dat de ongerustheid wordt weggenomen.

16.05 Tanguy Veys (VB): Het nieuwe KB komt tegemoet aan de ongerustheid in de sector. Misschien kunnen er inzake sensibilisatie nog een aantal extra inspanningen worden gedaan.

Het incident is gesloten.

La réunion publique est levée à 18 h 27.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 18.27 uur.*