



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

15-02-2011

Après-midi

Dinsdag

15-02-2011

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
LDD	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique des véhicules de la police intégrée" (n° 1831)

Orateurs: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accessibilité de la DIV" (n° 1868)

Orateurs: Peter Logghe, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des voitures à hydrogène" (n° 1869)

Orateurs: Peter Logghe, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les ronds-points turbo" (n° 1903)

Orateurs: Bert Wollants, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 5

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les expériences pilotes relatives aux écomobis" (n° 1909)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'expérience des camions écomobis" (n° 2015)

Orateurs: Bert Wollants, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route simplifié" (n° 1998)

Orateurs: Bert Wollants, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 7

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique pour les motos" (n° 2044)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur

INHOUD

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autokeuring van politievoertuigen van de geïntegreerde politie" (nr. 1831)

Sprekers: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bereikbaarheid van de DIV" (nr. 1868)

Sprekers: Peter Logghe, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijvingen van auto's op waterstof" (nr. 1869)

Sprekers: Peter Logghe, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de turbotorondes" (nr. 1903)

Sprekers: Bert Wollants, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 5

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "proefprojecten met ecomobi's" (nr. 1909)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het experiment met supertrucks" (nr. 2015)

Sprekers: Bert Wollants, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe vereenvoudigde wegcode" (nr. 1998)

Sprekers: Bert Wollants, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 7

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de motorkeuring" (nr. 2044)

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan

"l'instauration éventuelle d'un contrôle technique pour les motos" (n° 2497)		de eerste minister, over "de mogelijke invoering van een motorkeuring" (nr. 2497)	
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique pour les motos" (n° 2768) <i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Karin Temmerman, Tanguy Veys, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	8	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de motorkeuring" (nr. 2768) <i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Karin Temmerman, Tanguy Veys, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	8
Question de M. Karel Uyttersprot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation de véhicules à moteur électrique" (n° 2273) <i>Orateurs:</i> Karel Uyttersprot, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	10	Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van voertuigen met elektrische motor" (nr. 2273) <i>Sprekers:</i> Karel Uyttersprot, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	10
Question de Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présentation de l'attestation patronale de non-activité par les chauffeurs de camion" (n° 2371) <i>Orateurs:</i> Maggie De Block, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	11	Vraag van mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voorlegging van het patronaal attest van non-activiteit door vrachtwagenchauffeurs" (nr. 2371) <i>Sprekers:</i> Maggie De Block, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	11
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'indépendance du SSICF et de l'organisme d'enquête" (n° 2380)	12	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onafhankelijkheid van de DVIS en van het onderzoeksorgaan" (nr. 2380)	12
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les critiques de la Commission européenne au sujet de l'indépendance de l'autorité de sécurité ferroviaire" (n° 2385) <i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Steven Vandeput, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	12	- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kritiek van de Europese Commissie op de onafhankelijkheid van de spoorwegveiligheidsinstanties" (nr. 2385) <i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Steven Vandeput, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	12
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de chiens renifleurs d'explosifs" (n° 2431) <i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	15	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inzet van explosievenhonden" (nr. 2431) <i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	15
Question de M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la portion de la ligne 124 (Nivelles-Bruxelles) du RER en Région flamande" (n° 2433) <i>Orateurs:</i> Damien Thiéry, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	16	Vraag van de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gedeelte van de GEN-lijn 124 (Nijvel-Brussel) dat in het Vlaams Gewest ligt" (nr. 2433) <i>Sprekers:</i> Damien Thiéry, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	16
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sensibilisation en matière de consommation de carburant" (n° 2525) <i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	17	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het sensibiliseren over brandstofgebruik" (nr. 2525) <i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	17

Question de Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement aérien illégal d'une frontière à des postes-frontières non agréés" (n° 2642) <i>Orateurs:</i> Maggie De Block, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	19	Vraag van mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "illegale grensoverschrijding via de lucht langs niet-erkende doorgangsposten" (nr. 2642) <i>Sprekers:</i> Maggie De Block, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	19
Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les vols d'avion 'sauts de puce'" (n° 2013) <i>Orateurs:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	20	Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vluchten over zeer korte afstand" (nr. 2013) <i>Sprekers:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	20
Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la non-participation des petites entreprises de transport de marchandises au système TBL1+" (n° 2646) <i>Orateurs:</i> Steven Vandeput, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	21	Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de niet-deelname aan TBL1+ van de kleine goederenvervoerders" (nr. 2646) <i>Sprekers:</i> Steven Vandeput, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	21
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présence de véhicules tout-terrain lourds sur la voie publique" (n° 2653)	23	- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "zware terreinwagens op de openbare weg" (nr. 2653)	23
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les gros véhicules tout-terrain" (n° 2761)	23	- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de zware terreinwagens" (nr. 2761)	23
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction des gros véhicules tout-terrain" (n° 2769) <i>Orateurs:</i> David Geerts, Tanguy Veys, Bert Wollants, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	23	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een verbod voor zware terreinwagens" (nr. 2769) <i>Sprekers:</i> David Geerts, Tanguy Veys, Bert Wollants, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	23

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

du

MARDI 15 FÉVRIER 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 15 FEBRUARI 2011

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 14 h 35 par Mme Maggie De Block, présidente.

La **présidente**: La question n° 1248 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

01 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique des véhicules de la police intégrée" (n° 1831)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les véhicules de la police fédérale ne sont pas soumis au contrôle technique, contrairement à ceux de la police locale. Ne conviendrait-il pas de remplacer dans l'article 23 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 les mots "police fédérale" par les mots "police intégrée", conformément aux réformes de 1998? Une telle adaptation relève-t-elle des compétences d'un gouvernement d'affaires courantes?

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il est exact que les véhicules de la police fédérale, qui a succédé à l'ancienne gendarmerie, sont dispensés du contrôle technique. Les véhicules de la gendarmerie étaient en effet considérés comme des véhicules militaires. À ce jour, la police fédérale possède toujours certains véhicules qui ne peuvent être considérés comme des véhicules ordinaires, tels des cars de police, des arroseuses, certains véhicules de transport ou affectés à des missions spéciales.

Dans le cadre de la réforme de 2001, le terme "gendarmerie" a simplement été systématiquement

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.35 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1248 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autokeuring van politievoertuigen van de geïntegreerde politie" (nr. 1831)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Voertuigen van de federale politie moeten niet gekeurd worden, die van de lokale wél. Zou men in artikel 23 van het KB van 15 maart 1968 de woorden 'federale politie' niet beter vervangen door de woorden 'geïntegreerde politie', in lijn met de hervormingen van 1998? Is een dergelijke aanpassing een bevoegdheid van een regering van lopende zaken?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De voertuigen van de federale politie, opvolger van de vroegere rijkswacht, zijn inderdaad vrijgesteld van de technische controle. De voertuigen van de rijkswacht werden immers als militaire voertuigen beschouwd. De federale politie heeft nu nog een aantal voertuigen dat niet als gewone voertuigen kan worden beschouwd, zoals overvalwagens, sproeiwagens, bepaalde transportvoertuigen en voertuigen voor bijzondere opdrachten.

Bij de hervorming in 2001 werd in de wettelijke en reglementaire teksten de term 'rijkswacht' gewoon

remplacé dans les textes légaux et réglementaires par les termes "police fédérale", même dans la réglementation technique relative au contrôle technique.

Les véhicules des brigades de gendarmerie locale qui étaient exemptés du contrôle technique appartiennent à présent à la police locale. Ils sont dès lors également soumis au contrôle technique actuellement. La police locale utilise presque toujours des véhicules ordinaires, qui n'ont jamais été exemptés du contrôle.

Il serait souhaitable que les véhicules de police ordinaires de la police fédérale soient également soumis au contrôle technique. Le parc automobile de la police fédérale est beaucoup plus hétérogène. Les services spécialisés internes continuent à réaliser l'entretien. Pourtant, la plupart des véhicules de la police fédérale sont en fait les mêmes que ceux de la police locale. La police fédérale a aujourd'hui tendance à présenter spontanément ses véhicules au contrôle technique.

Ce dossier doit toutefois être examiné de plus près avec les responsables de la police fédérale et avant tout avec la ministre de tutelle de l'Intérieur. L'adaptation peut en effet avoir des conséquences opérationnelles et budgétaires importantes pour le ministère de l'Intérieur.

L'incident est clos.

02 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accessibilité de la DIV" (n° 1868)

02.01 Peter Logghe (VB): L'instauration de nouvelles plaques minéralogiques européennes devait aller de pair avec l'amélioration drastique de la procédure auprès de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). bpost veillerait à une livraison rapide au client et le programme informatique de la DIV ferait le reste. Pourtant, la nouvelle procédure continue à prendre beaucoup de temps. Il semblerait par ailleurs que la DIV soit pour l'instant quasiment impossible à joindre par téléphone. Il n'est pas même possible d'attendre au téléphone. Le simple message donné est qu'il faut rappeler!

Qu'en est-il de l'accessibilité téléphonique de la DIV? Quel est le retard pris par la DIV pour l'immatriculation de nouvelles plaques et le remplacement des anciennes? Ne serait-il pas préférable de veiller à ce que le citoyen dispose lui-même d'une copie du code-barres sur le formulaire

systematisch vervangen door de woorden 'federale politie', ook in de technische reglementering betreffende de autokeuring.

De voertuigen van de lokale rijkswachbrigades, die van technische controle waren vrijgesteld, zijn naar de lokale politie overgegaan. Daardoor werden ook zij aan de autokeuring onderworpen. De lokale politie gebruikt bijna altijd gewone voertuigen, die ook nooit vrijgesteld zijn geweest.

Het zou geen slechte zaak zijn dat ook de gewone politievoertuigen van de federale politie naar de autokeuring moeten. Het voertuigenpark van de federale politie is veel meer heterogeen. De eigen, gespecialiseerde diensten voeren nog altijd het onderhoud uit. Toch verschilt het merendeel van de voertuigen van de federale politie in feite in niets van de voertuigen van de lokale politie. Bij de federale politie is een tendens ontstaan om haar voertuigen vrijwillig bij de autokeuring aan te bieden.

Deze zaak moet evenwel met de verantwoordelijken van de federale politie en op de eerste plaats met de voogdijminister van Binnenlandse Zaken nader worden bekeken. De aanpassing kan immers verregaande operationele en budgettaire consequenties hebben voor Binnenlandse Zaken.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bereikbaarheid van de DIV" (nr. 1868)

02.01 Peter Logghe (VB): De invoering van de nieuwe Europese nummerplaten moest gepaard gaan met een veel vlottere procedure bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV): bpost zou zorgen voor snelle levering aan de klant en het informaticaprogramma van de DIV zou de rest doen. Intussen blijft de nieuwe procedure nog steeds veel tijd in beslag nemen. De DIV zou bovendien momenteel telefonisch nauwelijks te bereiken zijn. Er wordt zelfs geen mogelijkheid geboden om aan de lijn te wachten. Er wordt gewoon gevraagd terug te bellen!

Hoe zit dat met die telefonische bereikbaarheid van de DIV? Hoeveel loopt de DIV achter bij de inschrijving van nieuwe platen en de vervanging van oude? Zou het niet beter zijn om te zorgen dat de burger zelf ook beschikt over een kopie van de barcode op het roze formulier zodat hij het

rose de sorte qu'il ne doive pas interrompre son entretien téléphonique avec la DIV parce qu'il ne dispose pas de son code-barres? N'est-il pas souhaitable de rouvrir les antennes locales de la DIV jusqu'à ce que les principaux problèmes soient résolus?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il est exact que les problèmes d'accessibilité de la DIV ont déjà suscité et suscitent toujours de vives tensions. Le SPF Mobilité s'est engagé à arrêter un plan d'action pour remédier aux problèmes et aucune nouvelle plaque ne sera délivrée tant que l'arriéré n'aura pas été résorbé.

Il y a toutefois de bonnes nouvelles également. En septembre, neuf demandes sur dix ont été traitées dans les deux jours. Ce n'est pas mal.

Le formulaire de demande actuel ne comporte pas de volet détachable pour le citoyen et je n'ai pas l'intention de le modifier. Les courtiers devraient systématiquement rappeler le numéro de référence dont leurs clients auraient besoin si la DIV devait rechercher le dossier.

Les antennes provinciales de la DIV n'ont jamais été fermées et je ne prévois d'ailleurs rien de tel. Je veux au contraire étendre encore les services fournis par ces bureaux en matière d'informations au citoyen concernant les procédures relatives aux homologations individuelles et à l'obtention d'un permis de conduire.

02.03 Peter Logghe (VB): Qu'en est-il de l'arriéré actuel?

02.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Bien que je me sois déjà informé à ce sujet, mes services n'ont pas encore reçu l'évaluation que j'avais demandée à la DIV au début de cette année.

L'incident est clos.

03 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des voitures à hydrogène" (n° 1869)

03.01 Peter Logghe (VB): Il n'existe pas de voiture plus écologique que la voiture à hydrogène. Il semblerait toutefois que les véhicules propulsés à l'hydrogène ne puissent toujours pas être immatriculés en Belgique pour des raisons techniques. Les infrastructures belges ne seraient pas encore suffisamment développées pour les

telefoongesprek met de DIV niet hoeft af te breken omdat hij zijn barcode niet heeft? Is het niet raadzaam om de lokale kantoren van de DIV opnieuw te openen tot de belangrijkste problemen van de baan zijn?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Het klopt dat de moeilijke bereikbaarheid van de DIV al voor veel wrevel heeft gezorgd en nog steeds zorgt. De FOD Mobiliteit heeft een actieplan beloofd om de problemen te verhelpen en tijdelijk werden geen nieuwe platen meer afgeleverd zolang de achterstand niet was weggewerkt.

Toch is er ook goed nieuws. In september werden negen op de tien aanvragen binnen de twee dagen behandeld. Dat is geen slecht cijfer.

Het huidige aanvraagformulier heeft geen afscheurbaar strookje voor de burger en ik ben ook niet van plan dat te veranderen. Makelaars zouden hun klanten altijd moeten wijzen op het referentienummer dat ze nodig hebben mocht de DIV het dossier moeten opzoeken.

De provinciale DIV-antennes werden nooit gesloten en ik ben ook niet van plan om dat te doen. Ik wil daarentegen de dienstverlening van die kantoren verder uitbreiden naar informatieverschaffing aan de burger over de procedures inzake individuele homologaties en inzake het bekomen van een rijbewijs.

02.03 Peter Logghe (VB): Hoe zit het met de huidige achterstand?

02.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Hoewel ik er al om gevraagd heb, is de evaluatie die ik begin dit jaar aan de DIV heb gevraagd, nog niet bij mijn diensten aangekomen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijvingen van auto's op waterstof" (nr. 1869)

03.01 Peter Logghe (VB): Er bestaat geen milieuvriendelijker auto dan een op waterstof. Toch zou het om technische redenen nog steeds niet mogelijk zijn om in België voertuigen op waterstof in te schrijven. De Belgische infrastructuur zou daarvoor nog onvoldoende ontwikkeld zijn.

accueillir.

Ces informations sont-elles exactes? Pour quelles raisons ces véhicules à hydrogène ne peuvent-ils toujours pas être immatriculés? Est-ce une question de licences, d'autorisations, de modalités d'immatriculation ou le problème est-il d'ordre informatique ou technique? Ce problème peut-il être résolu à court terme?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il est tout à fait possible de faire immatriculer les véhicules fonctionnant à l'hydrogène auprès de la DIV par le biais de la procédure de l'agrément individuel par laquelle la personne concernée ou le constructeur présente les documents nécessaires. Dans l'intervalle, le règlement n° 406/2010 de la Commission européenne est entré en vigueur. Ce règlement met en œuvre le règlement n° 79/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène. Il est ainsi également possible de procéder à des agréments en série. Les règlements sont directement applicables dans les États membres. Dès que l'homologation a été accordée, le véhicule peut être enregistré. Nous nous intéressons au problème mais, dans la pratique, il n'y a pas d'engouement pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, pas plus que pour les voitures électriques.

03.03 Peter Logghe (VB): La situation n'a effectivement toujours pas évolué: on attend la mise en place de l'infrastructure avant de promouvoir les voitures et on ne veut pas installer l'infrastructure parce qu'il n'y a pas suffisamment de voitures. J'ai le sentiment que l'on progresse plus rapidement aux Pays-Bas.

L'incident est clos.

04 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les ronds-points turbo" (n° 1903)

04.01 Bert Wollants (N-VA): Dans les "ronds-points turbo", les bandes de circulation sont séparées les unes des autres de sorte que les conducteurs sont tenus de déboîter pour changer de direction. Les ronds-points de ce type sont moins complexes, ils offrent une plus grande sécurité en matière de trafic et une plus grande capacité que les ronds-points traditionnels. La ministre flamande, Mme Crevits, est favorable à ces aménagements mais elle a constaté, en 2008, que notre code de la route ne permet pas de les introduire chez nous. Un

Klopt deze informatie? Waarom kunnen voertuigen op waterstof nog steeds niet worden ingeschreven? Heeft dat te maken met licenties, vergunningen, inschrijvingsvoorwaarden, informatica- of technische problemen? Kan dit probleem op korte termijn worden opgelost?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Voertuigen op waterstof kunnen wel degelijk worden ingeschreven bij de DIV via de procedure van de individuele goedkeuring waarbij de betrokken persoon of de constructeur de nodige documenten voorlegt. Ondertussen is de verordening nr. 406/2010 van de Europese Commissie van kracht, waarmee de verordening nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof wordt uitgevoerd. Daardoor zijn ook seriegoedkeuringen mogelijk. Verordeningen zijn rechtstreeks toepasbaar in de lidstaten. Eens de homologatie werd bekomen, kan het voertuig worden ingeschreven. Wij besteden wel degelijk aandacht aan de problematiek, maar in de praktijk is er geen sprake van een echte start, net zomin als voor de elektrische voertuigen.

03.03 Peter Logghe (VB): De situatie is inderdaad dezelfde: men wacht op de infrastructuur om de wagens te promoten, en men wil de infrastructuur niet plaatsen omdat er onvoldoende wagens zijn. Ik heb de indruk dat er in Nederland sneller vooruitgang wordt geboekt.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de turborotondes" (nr. 1903)

04.01 Bert Wollants (N-VA): Op de zogenaamde turborotondes zijn de rijstroken van elkaar afgescheiden zodat de chauffeur verplicht wordt om voor te sorteren. Turborotondes zijn minder complex, bieden meer verkeersveiligheid en hebben een hogere capaciteit dan de klassieke rotonde. Vlaams minister Crevits is een voorstander van deze rotondes maar stelde in 2008 vast dat ons verkeersreglement dit niet toelaat. Een federale werkgroep zou deze materie verder onderzoeken.

groupe de travail fédéral devait étudier la question plus avant.

Ce groupe de travail est-il toujours actif? Des avis ont-ils déjà été formulés? Des initiatives sont-elles prises pour permettre ces "ronds-points turbo"? D'autres solutions sont-elles recherchées pour prévenir les problèmes dans les ronds-points traditionnels?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'aménagement de ronds-points a un effet positif sur la sécurité routière; ils permettent en outre une plus grande fluidité du trafic que les carrefours classiques. Aux grands ronds-points, le potentiel de circulation peut être maximisé en utilisant également les bandes de circulation intérieures. Depuis 2004, le code de la route a déjà intégré ces éléments en permettant aux automobilistes de choisir librement la bande de circulation du rond-point.

Le comportement de conduite sur les ronds-points a été examiné au sein d'un groupe de travail de la Commission fédérale pour la Sécurité routière, qui est arrivé à la conclusion qu'il devrait être possible de s'engager dans un rond-point à partir de la bande de gauche. Le groupe de travail n'a pas réussi à se mettre d'accord en ce qui concerne les véhicules quittant le rond-point.

La crainte existe en effet qu'en permettant aux véhicules de quitter le rond-point depuis la bande la plus à gauche, on ne génère des situations conflictuelles avec d'autres véhicules ou bicyclettes circulant sur la bande la plus à droite. C'est pourquoi l'on ne peut quitter le rond-point que depuis la bande de droite.

Aux ronds-points dits "turbo" correspondent en matière d'aménagement des exigences spécifiques qui ne sont pas les mêmes que pour les ronds-points ordinaires à plusieurs bandes. Pour le moment, je n'ai encore reçu aucune question concrète des Régions, mais je suis prêt à étudier toute question éventuelle à ce sujet.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **M. Bert Wollants** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les expériences pilotes relatives aux écomobis" (n° 1909)
- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'expérience des camions écomobis" (n° 2015)

Is deze werkgroep nog actief? Werden er reeds adviezen geformuleerd? Wordt eraan gewerkt om turborotondes mogelijk te maken? Wordt er naar andere mogelijkheden gezocht om problemen op klassieke rotondes te vermijden?

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De aanleg van rotondes heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en bovendien is de doorstromingscapaciteit ervan beter dan die van een klassiek kruispunt. Op de grote rotondes kan de verkeerscapaciteit worden gemaximaliseerd wanneer ook de binnenste rijstroken van de rotonde gebruikt worden. Sinds 2004 heeft de wegcode daarop al ingespeeld door toe te laten dat de chauffeur op de rotonde de vrije keuze van rijstrook heeft.

Het rijgedrag op de rotondes werd besproken in een werkgroep van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. De conclusie was dat het oprijden van een rotonde vanop de linkerrijstrook mogelijk moet zijn. Over het verlaten van de rotonde was er echter geen eensgezindheid.

De vrees bestaat namelijk dat het toelaten aan voertuigen om de rotonde te verlaten vanaf de meest linkse rijstrook kan zorgen voor conflicten met andere voertuigen of fietsers op de meest rechts gelegen rijstrook. Daarom mag de rotonde slechts verlaten worden vanaf de rechterrijstrook.

Bij de zogenaamde turborotondes horen specifieke aanlegvereisten die niet dezelfde zijn als voor een gewone rotonde met meerdere rijstroken. Ik heb op dit ogenblik nog geen enkele concrete vraag van de Gewesten ontvangen, maar ik ben bereid om een eventuele vraag in die zin verder te onderzoeken.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- **de heer Bert Wollants** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "proefprojecten met ecomobi's" (nr. 1909)
- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het experiment met supertrucks" (nr. 2015)

05.01 Bert Wollants (N-VA): La directive européenne 96/53/CE permet, sous certaines conditions, d'autoriser la circulation des écocombis, des poids lourds pouvant atteindre 25 mètres de long et peser 60 tonnes. L'agrément de ces véhicules nécessite semble-t-il des initiatives réglementaires particulières étant donné que la longueur ainsi que la masse de ces camions dépassent les valeurs maximales prévues dans le règlement technique.

Ce dernier sera-t-il prochainement adapté? Le secrétaire d'État prendra-t-il des initiatives en vue de permettre les projets pilotes relatifs à la circulation d'écocombis?

Le **président**: La question n° 2015 de Mme Snoy est supprimée.

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le gouvernement flamand m'a demandé en 2008 de permettre les projets pilotes relatifs à la circulation d'écocombis. Nous avons préparé un projet d'arrêté royal visant à instaurer un système d'autorisations et à imposer des conditions en matière de permis de conduire et de caractéristiques techniques des véhicules. Le système fédéral d'autorisations n'a pas été admis par le Conseil d'État étant donné que cette matière relève également des compétences des Régions.

Nous limiterons dès lors l'intervention des autorités fédérales au règlement technique des véhicules. D'un point de vue légal, je peux, en vertu de mes compétences, autoriser à titre exceptionnel un véhicule à circuler. Ce point de vue a également été communiqué aux Régions lors de la conférence interministérielle Infrastructure et Transport du 1^{er} avril 2010. J'attends toujours les premiers projets pilotes des Régions et les demandes de dérogation au règlement technique. Je suis partisan de tels projets pilotes. À l'étranger, les expériences relatives aux écocombis sont relativement positives. J'aimerais toutefois également connaître les résultats d'une telle expérience dans notre pays.

Il conviendra de mettre sur pied un projet-pilote pour évaluer l'impact de la répartition entre modes de transport (le *modal split*) sur l'efficacité, la mobilité et l'environnement. Cela dit, en Allemagne et aux Pays-Bas, les résultats sont positifs, les études concluantes. En volume, deux écocombis équivalent à trois poids lourds classiques, d'où une consommation de carburant et, partant, un niveau de pollution moindres, et ce sans effets négatifs sur la sécurité routière. En revanche, il faudra étudier

05.01 Bert Wollants (N-VA): De Europese richtlijn 96/53/EG biedt de mogelijkheid om ecocombi's – de zogenaamde supertrucks die tot 25 m lang kunnen zijn en tot 60 ton kunnen wegen – onder bepaalde voorwaarden toe te laten in het verkeer. Naar verluidt zou de erkenning hiervan regelgevend werk vereisen, omdat hun lengte en massa afwijken van de maximumwaarden in het technische reglement.

Zal de reglementering weldra worden aangepast? Zal de staatssecretaris initiatieven nemen om de proefprojecten met ecocombi's mogelijk te maken?

De **voorzitter**: Vraag nr. 2015 van mevrouw Snoy vervalt.

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik heb in 2008 een vraag gekregen van de Vlaamse regering om proefprojecten met ecocombi's mogelijk te maken. Wij hebben toen een ontwerp van KB voorbereid, met betrekking tot een vergunningssysteem en tot voorwaarden inzake de rijbewijzen en de technische kenmerken van de voertuigen. Dat federaal vergunningssysteem werd niet aanvaard door de Raad van State, aangezien de vergunningen onder meer betrekking hebben op bevoegdheden van de Gewesten.

We zullen daarom de tussenkomst van de federale overheid beperken tot het technisch reglement van de voertuigen. Wettelijk kan ik in mijn bevoegdheid bij wijze van uitzondering een voertuig als alleenstaand geval toelaten in het verkeer. Dat standpunt werd ook meegedeeld aan de Gewesten op de interministeriële conferentie Infrastructuur en Vervoer van 1 april 2010. Ik wacht nog altijd op de eerste pilootprojecten van de Gewesten en op vragen om een afwijking op het technisch reglement. Persoonlijk sta ik achter dergelijke pilootprojecten. Buitenlandse ervaringen met ecocombi's zijn relatief positief. Ik zou echter ook graag de resultaten kennen van een dergelijk experiment in ons land.

Een proefproject is aangewezen om de weerslag te kennen op het vlak van efficiëntie, mobiliteit, leefmilieu en de modal split. In Duitsland en Nederland zijn de resultaten en studies positief. Qua volume evenaren twee ecocombi's drie klassieke vrachtwagens, zodat er minder energieverbruik en dus minder vervuiling is, terwijl de verkeersveiligheid niet negatief wordt beïnvloed. We moeten wel goed onderzoeken of de modal split naar het spoor en de waterweg negatief zou kunnen

sérieusement les éventuels effets négatifs sur le choix du transport par rail ou par voie navigable.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 1960 de Mme Jadin est reportée.

06 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route simplifié" (n° 1998)

06.01 Bert Wollants (N-VA): La Commission fédérale pour la Sécurité routière est chargée d'arrêter un nouveau code de la route simplifié. Quel est l'état d'avancement dans ce dossier?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La Commission fédérale pour la Sécurité routière prépare toujours le nouveau code de la route. Elle s'est réunie le 4 décembre 2009 pour examiner une proposition du groupe de travail Simplification du code de la route. Pas moins de 200 amendements à cette proposition ont été présentés par plusieurs groupements d'intérêts et organisations, ce qui m'a surpris, après toutes les discussions menées précédemment. Il s'est en outre avéré que la nouvelle structure s'éloignait trop de la Convention internationale de Vienne sur la signalisation routière et qu'un certain nombre d'éléments n'avaient pas été suffisamment développés, tels que les dispositions relatives aux véhicules prioritaires.

Il s'est en outre avéré nécessaire, entre-temps, de procéder à un aménagement intermédiaire du code de la route afin de réglementer entre autres la circulation sur les couloirs d'autobus et l'interdiction de dépasser imposée aux camions.

La chute du gouvernement a retardé toutes ces réformes et le fait qu'un nouveau gouvernement tarde tant à se constituer nous oblige à reprendre nous-mêmes la mise en œuvre de ce chantier. Nous avons planifié une concertation avec les Régions afin d'examiner avec elles les aménagements intermédiaires auxquels il est indispensable de procéder à court terme.

Quoi qu'il en soit, un prochain gouvernement devra en tout cas s'atteler à ce nouveau code de la route. Il n'est pas non plus impossible que cette compétence soit régionalisée à l'avenir.

L'incident est clos.

worden beïnvloed.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1960 van mevrouw Jadin is uitgesteld.

06 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe vereenvoudigde wegcode" (nr. 1998)

06.01 Bert Wollants (N-VA): De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid werkt aan een nieuwe, vereenvoudigde wegcode. Wat is de stand van zaken?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid werkt nog steeds verder aan de nieuwe wegcode. Ze vergaderde op 4 december 2009 over een voorstel van de werkgroep voor de vereenvoudiging van de wegcode. Op die tekst werden liefst 200 amendementen ingediend door allerlei belangengroepen en organisaties. Dat verbaasde mij, na al de besprekingen die al plaats hadden gevonden. Bovendien bleek dat de nieuwe structuur te ver afstond van de Internationale Conventie van Wenen over de verkeersregels en dat een aantal onderdelen onvoldoende was uitgewerkt, zoals de regels over prioritaire voertuigen.

Ondertussen was het ook noodzakelijk om een tussentijdse wijziging van de wegcode door te voeren voor onder andere het verkeer op busbanen en inzake het inhaalverbod voor vrachtwagens.

Al deze zaken liepen vertraging op door de val van de regering. Het uitblijven van een nieuwe regering dwingt ons om de draad weer op te nemen. Over de tussentijdse wijzigingen die op korte termijn moeten gebeuren, is er overleg met de Gewesten gepland.

De nieuwe wegcode zal in elk geval een project voor een volgende regering worden. Het is ook niet onmogelijk dat deze bevoegdheid in de toekomst wordt geregionaliseerd.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique pour les motos" (n° 2044)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'instauration éventuelle d'un contrôle technique pour les motos" (n° 2497)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique pour les motos" (n° 2768)

07.01 Bert Wollants (N-VA): Le débat sur le contrôle technique pour les motocyclettes se poursuit. Les propositions n'ont pas été acceptées par les motocyclistes. Le secrétaire d'État a fait inscrire ce dossier à l'ordre du jour européen. Le 20 juin 2010, la Commission européenne a présenté le programme d'action en matière de sécurité routière. Celui-ci doit diminuer le nombre de tués sur la route et une attention particulière y est aussi portée aux motocyclistes. Une série d'obligations ont été proposées concernant les caractéristiques techniques, comme un projecteur automatique, l'ABS et le contrôle technique périodique.

Quelle est la position du gouvernement belge sur cette proposition? Quelles mesures relatives au contrôle pour les motos seront instaurées? Une concertation sera-t-elle encore organisée avec les groupements d'intérêts du secteur?

07.02 Karin Temmerman (sp.a): La Commission européenne a organisé un sondage par l'internet sur ce sujet, entre le 30 juillet et le 24 septembre. Les résultats et les conclusions de ce sondage devraient être publiés dans quelques semaines.

La Belgique a-t-elle participé à cette consultation publique et quelle position notre pays a-t-il adoptée concernant l'instauration d'un contrôle technique pour les motos? Une concertation a-t-elle été organisée en la matière?

Quelle est la situation à l'échelon européen? La présidence belge a-t-elle joué un rôle dans ce dossier? L'IBSR a-t-il déjà publié des rapports sur les effets possibles d'un contrôle technique pour les motos sur la sécurité routière?

07.03 Tanguy Veys (VB): Quelle est la vision du secrétaire d'État? Quel sera exactement le statut de la réglementation relative au contrôle technique pour les motos? Comment s'y prendra-t-on pour satisfaire à la réglementation européenne et à quel stade se trouve la transposition? Une concertation

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de motorkeuring" (nr. 2044)
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijke invoering van een motorkeuring" (nr. 2497)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de motorkeuring" (nr. 2768)

07.01 Bert Wollants (N-VA): Het debat over de motorkeuring loopt door. De motorrijders gingen niet akkoord met de voorstellen. De staatssecretaris plaatste het dossier op de Europese agenda. Op 20 juni 2010 stelde de Europese Commissie het verkeersveiligheidsactieprogramma voor, dat het aantal verkeersdoden wil terugdringen en waarin er ook veel aandacht besteed wordt aan de motorrijders. Er wordt een aantal verplichtingen voorgesteld op het vlak van de technische kenmerken, zoals een automatisch koplicht, ABS en de periodieke technische controle.

Wat is het standpunt van de Belgische regering over dit voorstel? Welke maatregelen over de motorkeuring zullen worden ingevoerd? Zal er nog overlegd worden met de belangengroepen uit de motorsector?

07.02 Karin Temmerman (sp.a): De Europese Commissie organiseerde tussen 30 juli en 24 september een internetpeiling over deze aangelegenheid. Over enkele weken zouden de resultaten en de conclusies daarvan bekend gemaakt worden.

Heeft België deelgenomen aan deze publieke consultatie en welk standpunt nam ons land in aangaande het invoeren van de motorfietskeuring? Werd hierover overlegd?

Wat is de stand van zaken op Europees niveau? Heeft het Belgisch voorzitterschap een rol gespeeld in dit dossier? Heeft het BIVV al rapporten gepubliceerd over de mogelijke effecten van een motorkeuring op de verkeersveiligheid?

07.03 Tanguy Veys (VB): Wat is de visie van de staatssecretaris? Wat zal het precieze statuut van de regelgeving omtrent de motorkeuring zijn? Hoe zal tegemoet gekomen worden aan de Europese regelgeving en in welke fase van omzetting bevinden we ons? Werd er al overlegd? Hoe en

a-t-elle déjà été organisée? Quand et comment le contrôle technique pour les motos sera-t-il instauré?

07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La Commission européenne organise régulièrement des consultations électroniques permettant à chacun de formuler son avis. Le SPF Mobilité n'y a pas participé car ce type de consultation est destiné à recueillir l'opinion du public et des groupes d'intérêts. En revanche, l'autorité belge fait bien partie du groupe de travail chargé de réviser la directive européenne en matière de contrôle technique pour les voitures et les motos.

Les motocyclistes sont surreprésentés dans les statistiques des accidents de la circulation dans toute l'Union européenne. L'Union européenne entend agir à cet égard, notamment en introduisant un contrôle technique pour les motos. La Belgique a déjà tenté d'instaurer un tel contrôle, mais a finalement jugé plus opportun d'attendre d'abord la directive européenne en la matière.

Le contrôle technique pour les motos doit surtout consister à vérifier le bon état des éléments essentiels, comme le moteur, les pneus, les jantes, les freins et le cadre. Or, les associations de motards craignent qu'il ne s'agisse plutôt d'un contrôle administratif.

Malheureusement, la directive européenne n'a pas été traitée pendant la présidence belge car la Commission européenne n'était pas encore prête. Naturellement, lorsque le dossier sera prêt au niveau européen, j'organiserai une concertation avec les groupements d'intérêts. Les associations européennes de motards et de constructeurs sont déjà associées au processus décisionnel.

L'IBSR n'a encore réalisé aucune étude relative à l'impact éventuel d'une introduction du contrôle technique pour les motos sur la sécurité routière.

07.05 Bert Wollants (N-VA): Les accidents avec des motocyclettes sont nombreux dans tous les États membres, mais un contrôle technique existe pour les motos dans certains de ces pays. Peut-on savoir si dans ces pays, comme l'Allemagne, ce contrôle technique a eu des effets en matière de sécurité routière?

07.06 Karin Temmerman (sp.a): Je me réjouis que la sécurité routière devra constituer l'aspect prioritaire du contrôle technique. Les chiffres relatifs aux accidents ne sont effectivement pas réjouissants, mais n'oublions pas que l'utilisation des motocyclettes a aussi connu une augmentation

wanneer zal de motorkeuring ingevoerd worden?

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De Europese Commissie houdt regelmatig internetbevragingen, waarbij iedereen zijn of haar standpunt mag formuleren. De FOD Mobiliteit heeft daar niet aan deelgenomen, want een dergelijke consultatie is bedoeld voor de publieke opinie en de belangenorganisaties. De Belgische overheid neemt wel deel aan de werkgroep die zich bezighoudt met de herziening van de Europese richtlijn inzake de autokeuring en de motorkeuring.

Motorrijders zijn oververtegenwoordigd in de verkeersongevallenstatistiek in de hele Europese Unie. Onder meer met het invoeren van een motorkeuring wil de EU daaraan iets doen. In ons land hebben wij dat eerder al proberen in te voeren, maar wij vonden het raadzaam om toch eerst de Europese richtlijn af te wachten.

De motorkeuring moet vooral een veiligheidskeuring zijn van de essentiële onderdelen, zoals de motor, de banden, de velgen, de remmen en het chassis. De motorrijdersverenigingen vrezen echter dat het om een administratieve keuring zal gaan.

De Europese richtlijn werd helaas niet op het niveau van het Belgisch voorzitterschap behandeld, omdat de Europese Commissie nog niet klaar was. Uiteraard zal ik overleggen met de belangenverenigingen als het dossier op Europees niveau rond is. De Europese verenigingen van motorrijders en fabrikanten worden nu reeds betrokken bij de besluitvorming.

Het BIVV heeft nog geen studie gemaakt over de mogelijke impact van de invoering van de motorkeuring op de verkeersveiligheid.

07.05 Bert Wollants (N-VA): In alle lidstaten zijn er veel ongevallen met motorrijders, maar in sommige van die landen bestaat er al wel een motorkeuring. Kunnen wij in die landen, zoals Duitsland, kijken of die keuring gevolgen heeft gehad voor de verkeersveiligheid?

07.06 Karin Temmerman (sp.a): Het verheugt mij dat verkeersveiligheid het belangrijkste aspect van de motorkeuring moet zijn. De ongevallencijfers zijn inderdaad niet goed, maar we mogen niet vergeten dat het gebruik van de motor de voorbije jaren ook enorm is toegenomen. De motorkeuring moet

phénoménale, ces dernières années. Le contrôle technique devra être axé sur une diminution des accidents et sur un accroissement de la sécurité. Il est assurément judicieux de se concerter avec les groupements d'intérêts. Ils se préoccupent, eux aussi, de la sécurité routière.

07.07 Tanguy Veys (VB): Il n'a pas réellement été répondu à ma question sur la corrélation entre le nombre d'accidents avec des motocyclettes et l'état de celles-ci. Les exigences techniques requises pour les motos peuvent déjà être imposées maintenant lors d'un simple contrôle de police. De même, tous les motocyclistes ont une assurance. Il convient de tenir compte de ces éléments lors de la transposition de la directive.

Selon moi, ce sont surtout l'expérience du conducteur et son comportement au volant qui sont déterminants lors d'un accident, plutôt que l'état du moteur.

L'incident est clos.

08 Question de M. Karel Uyttersprot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation de véhicules à moteur électrique" (n° 2273)

08.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Certaines entreprises m'ont fait part de problèmes administratifs et techniques qui se posent dans le cadre de l'immatriculation de véhicules équipés de technologies nouvelles ou innovantes, qu'il s'agisse de véhicules électriques ou de véhicules à air comprimé.

La DIV a-t-elle déjà procédé aux adaptations requises pour permettre également l'immatriculation aisée de tels véhicules?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Les véhicules électriques, mais également les véhicules dotés d'un autre type de propulsion, peuvent être immatriculés sans problème dans notre pays à condition d'être dûment homologués. Des problèmes se posent toutefois en ce qui concerne les véhicules transformés ultérieurement. De tels véhicules ne peuvent être homologués que sur la base de l'accord du fabricant en vue de leur transformation. C'est souvent là que le bât blesse. Les fabricants invoquent souvent des raisons de sécurité ou des raisons commerciales.

Il n'y a pas lieu de modifier la procédure administrative.

gericht zijn op het verminderen van ongevallen en het verhogen van de veiligheid. Overleg met de belangenverenigingen is zinvol. Ook zij zijn begaan met de verkeersveiligheid.

07.07 Tanguy Veys (VB): Ik heb niet echt een antwoord gekregen op mijn vraag over het verband tussen het aantal motorongevallen en de staat van de motor. De technische vereisten waaraan elke motor moet voldoen, zijn nu al afdwingbaar bij een eenvoudige politiecontrole. Alle motorrijders hebben ook een verzekering. Met die elementen moet rekening gehouden worden bij de omzetting van de richtlijn.

Volgens mij zijn vooral de rijervaring en het rijgedrag relevant bij een ongeval en niet zozeer de staat van de motor.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van voertuigen met elektrische motor" (nr. 2273)

08.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Een aantal bedrijven meldt dat er administratief-technische problemen zijn om een voertuig met nieuwe of vernieuwende technologieën in te schrijven. Dat geldt zowel voor elektrisch aangedreven voertuig als voor voertuigen op perslucht.

Heeft de DIV al de nodige aanpassingen gedaan om dergelijke voertuigen ook vlot te kunnen inschrijven?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Elektrische voertuigen maar ook voertuigen met een andere aandrijving kunnen, als zij degelijk gehomologeerd zijn, probleemloos worden ingeschreven in ons land. Er doen zich wel problemen voor met voertuigen die achteraf zijn omgebouwd. Dergelijke voertuigen kunnen alleen gehomologeerd worden op basis van het akkoord dat de fabrikant van het voertuig heeft gegeven om het om te bouwen. Vaak is dit het probleem. Fabrikanten beroepen zich vaak op veiligheidsredenen of op commerciële redenen.

Er is geen reden om de administratieve procedure te veranderen.

Le formulaire de demande d'immatriculation d'un véhicule prévoit à la case P3 la possibilité d'indiquer le type de carburant.

Les véhicules équipés de nouvelles technologies peuvent bel et bien être immatriculés. Il suffit à cet effet de cocher la case 5, "autres", au lieu d'indiquer le type de carburant.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présentation de l'attestation patronale de non-activité par les chauffeurs de camion" (n° 2371)

09.01 Maggie De Block (Open Vld): En cas de contrôle, les chauffeurs de poids lourds sont tenus de prouver le respect des temps de conduite et de repos en présentant les disques de tachygraphe correspondants ou en produisant une attestation patronale de non-activité s'ils n'ont pas conduit de véhicule durant plusieurs jours. Pour ce faire, ils doivent cependant retirer un exemplaire original de cette attestation auprès de leur employeur. Selon le groupe de travail juridique de la Commission européenne, la note d'orientation 5 permet une autre solution puisqu'elle dispose que "si la législation nationale en donne juridiquement la possibilité, une télécopie (fax) ou une copie numérisée du formulaire peut être acceptée". L'arrêté royal du 14 juillet 2005 n'évoque cependant que la possibilité d'une attestation originale.

Le secrétaire d'État s'en tient-il à l'obligation de produire une attestation originale? Est-il disposé à modifier l'arrêté royal en concertation avec le ministre de l'Économie, conformément à la note d'orientation 5?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'article 20 de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 prévoit qu'un chauffeur doit justifier ses absences au moyen d'une attestation originale de son employeur. La note d'orientation 5 de la Commission européenne prévoit toutefois qu'un fax ou une copie numérisée du formulaire peut également être accepté pour autant que cette option soit autorisée par la législation nationale. Par le passé, on m'a déjà demandé d'adapter la réglementation, mais je n'ai pas répondu à ce souhait.

L'autorisation d'utiliser un fax ou une copie numérisée se limite avant tout au territoire belge. Chaque chauffeur qui passe la frontière belge devra toujours présenter une attestation originale tant que

Het aanvraagformulier tot inschrijving van een voertuig voorziet in het vak P3 in de mogelijkheid om het type brandstof aan te duiden.

Voertuigen uitgerust met nieuwe technologieën kunnen wel worden ingeschreven als ze in plaats van de brandstof te vermelden, het vak 5, 'andere', aanvinken.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voorlegging van het patronaal attest van non-activiteit door vrachtwagenchauffeurs" (nr. 2371)

09.01 Maggie De Block (Open Vld): Vrachtwagenchauffeurs moeten hun rij- en rusttijden via de tachograafschijven ter controle voorleggen. Indien een chauffeur een aantal dagen niet heeft gereden moet het patronaal attest van non-activiteit worden voorgelegd. De chauffeur moet echter een origineel exemplaar bij zijn werkgever ophalen. Volgens de juridische werkgroep van de Europese Commissie zorgt Richtsnoer 5 voor een oplossing, want: "Voor zover dit is toegestaan in de nationale wetgeving, mag een fax of een digitale kopie van het formulier aanvaard worden". In het KB van 14 juli 2005 wordt echter alleen over een origineel attest gesproken.

Houdt de staatssecretaris vast aan de verplichting om het originele attest te hanteren? Is hij bereid om in overleg met de minister van Economie het KB aan te passen, conform Richtsnoer 5?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Artikel 20 van het KB van 14 juli 2005 bepaalt dat een bestuurder zijn afwezigheden moet rechtvaardigen door een origineel attest van zijn werkgever. Richtsnoer 5 van de Europese Commissie stelt echter dat ook een fax of een digitale kopie van het formulier mag worden aanvaard indien de nationale wetgeving dit toestaat. Ik heb in het verleden reeds de vraag gekregen om de reglementering aan te passen, maar ik ben daar niet op ingegaan.

De toelating om een fax of kopie te gebruiken beperkt zich in eerste instantie tot het Belgisch grondgebied. Elke chauffeur die de Belgische grenzen overschrijdt, zal alsnog een originele

l'autre pays n'acceptera ni les fax ni les copies numérisées.

Conformément à la note d'orientation 5, une déclaration des activités ne peut être utilisée que pour les activités qui ne peuvent être enregistrées par les appareils d'enregistrement, telles qu'un séjour à la maison ou à l'hôpital, un congé de maladie ou des vacances. Dans ces cas, la délivrance d'une déclaration originale au chauffeur lors de la reprise du travail ne devrait poser aucun problème.

Il faut toutefois éviter à tout prix de compliquer le contrôle des temps de conduite et de repos. L'attestation d'activités n'est pas un document obligatoire en Belgique et ne pas pouvoir le présenter ne peut donc jamais être considéré comme une infraction. Il n'est question d'infraction que lorsque les enregistrements pour certaines périodes font défaut. Toute autre preuve peut servir à étayer cette absence d'enregistrements. Le problème de l'absence de disques devrait par ailleurs se poser de moins en moins à l'avenir en raison du remplacement progressif du tachygraphe analogique. Un chauffeur belge peut d'ailleurs toujours opter pour un procès-verbal qui lui permettra de se justifier devant le juge de police.

En outre, une enquête supplémentaire peut être menée, le cas échéant, dans le siège d'exploitation de l'entreprise de transport.

Compte tenu de toutes ces conditions et de l'évolution du tachygraphe numérique, je préfère à l'heure actuelle ne pas accepter le fax ou la copie numérisée comme une attestation de non-activité.

09.03 Maggie De Block (Open Vld): Il y a quand même des cas dans lesquels le chauffeur ne peut pas se rendre chez l'employeur ou l'employeur ne se trouve pas à son domicile ou au siège d'exploitation. Je déplore qu'on n'utilise pas les moyens de communication modernes et que la législation ne soit pas adaptée en ce sens.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'indépendance du SSICF et de l'organisme d'enquête" (n° 2380)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les critiques de la Commission européenne au sujet de l'indépendance de l'autorité de sécurité

verklaring moeten voorleggen zolang het andere land geen fax of kopie aanvaardt.

Volgens Richtsnoer 5 kan een verklaring van activiteiten enkel worden gebruikt voor activiteiten die onmogelijk met de registratieapparatuur konden worden geregistreerd, zoals een verblijf thuis of in het ziekenhuis, een ziekteverlof of een vakantie. In die gevallen kan het geen probleem zijn om de chauffeur bij het hervatten van de werkzaamheden een originele verklaring te bezorgen.

Er moet in elk geval absoluut worden vermeden dat de controle op de rij- en rusttijden zou worden bemoeilijkt. De verklaring van activiteiten is in België geen verplicht document en het niet kunnen voorleggen ervan kan dus nooit een inbreuk op zich zijn. De inbreuk bestaat erin dat de registraties voor bepaalde periodes ontbreken. Elk ander bewijs kan dienen om deze afwezigheid van registraties te staven. Het probleem van afwezige schijven zou in de toekomst trouwens moeten verminderen door het stilaan verdwijnen van de analoge tachograaf. Een Belgische chauffeur kan trouwens steeds opteren voor een pv wat hem toelaat zichzelf te verantwoorden voor de politierechter.

Bovendien kan er indien nodig een bijkomend onderzoek worden gevoerd in de bedrijfszetel van de vervoersonderneming.

Rekening houdend met al deze omstandigheden en de evolutie van de digitale tachograaf geef ik er dus de voorkeur aan om de fax of digitale kopie niet meteen te aanvaarden als een attest van non-activiteit.

09.03 Maggie De Block (Open Vld): Er zijn toch gevallen waarbij de chauffeur niet zomaar naar de werkgever kan rijden of de werkgever niet op de plaats is waar hij woont of waar het bedrijf gevestigd is. Het is jammer dat de moderne communicatiemiddelen niet worden gebruikt en dat de wetgeving niet in die zin wordt aangepast.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onafhankelijkheid van de DVIS en van het onderzoeksorgaan" (nr. 2380)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kritiek van de Europese Commissie op de onafhankelijkheid

ferroviaire" (n° 2385)

10.01 Tanguy Veys (VB): La directive européenne Sécurité, qui traite de la sécurité du rail et qui date de 2004, prescrit que les États membres doivent créer une autorité de sécurité indépendante ainsi qu'un organisme d'enquête indépendant compétent pour les accidents ferroviaires. À cette fin, la Belgique a porté sur les fonts baptismaux le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer et l'organisme d'enquête. La modification d'un article pertinent n'a pas empêché la Commission européenne d'estimer le 27 janvier que l'indépendance des autorités de sécurité belges concernées est insuffisamment garantie. À présent, nous avons deux mois pour démontrer notre volonté d'améliorer cette indépendance.

Toutefois, un risque existe: des conflits d'intérêt pourraient naître entre les autorités de tutelle et les entreprises sur lesquelles elles exercent leur tutelle, ce qui serait de nature à faire peser une hypothèque sur l'efficacité du contrôle de sécurité et des enquêtes relatives aux accidents et, par voie de conséquence, sur la sécurité du personnel et des passagers.

Quelles mesures le secrétaire d'État a-t-il prises afin d'encore garantir l'indépendance du SSICF et de l'organisme d'enquête?

10.02 Steven Vandeput (N-VA): La Belgique a été mise en demeure en 2008 concernant l'indépendance de l'autorité de sécurité ferroviaire par rapport aux entreprises ferroviaires. La Commission européenne avait alors critiqué le fait que le directeur de l'autorité ferroviaire ainsi que la présidente du comité de direction du SPF Mobilité et Transports conservent des liens juridiques avec la SNCB-Holding, ce qui est contraire aux exigences d'indépendance des autorités de sécurité par rapport aux entreprises ferroviaires. Dans le rapport de la Cour des comptes d'août 2010, nous apprenons toutefois que la Belgique négocierait un délai suffisant entre la fin d'un mandat au SPF et le retour éventuel à la SNCB-Holding. De plus, le secrétaire d'État considérerait que le droit de retour présente un caractère théorique, qui ne suffirait pas à établir un défaut d'indépendance.

La Cour des comptes affirme que la Belgique s'est déjà engagée à éliminer tout lien juridique entre la SNCB-Holding, d'une part, et la présidente du comité de direction ainsi que le responsable de l'organisme de sécurité.

van de spoorwegveiligheidsinstanties" (nr. 2385)

10.01 Tanguy Veys (VB): De Europese spoorwegveiligheidsrichtlijn uit 2004 schrijft voor dat de lidstaten een onafhankelijke veiligheidsinstantie en een onafhankelijk onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen moeten oprichten. België riep daartoe de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen en het onderzoeksorgaan in het leven. Ondanks de wijziging van een relevant artikel, heeft de Europese Commissie op 27 januari geoordeeld dat de onafhankelijkheid van de betrokken Belgische veiligheidsinstanties onvoldoende is gewaarborgd. We krijgen nu twee maanden de tijd om aan te tonen hoe wij die onafhankelijkheid willen verbeteren.

Het risico bestaat dat er belangenconflicten kunnen ontstaan tussen de toezichhoudende instanties en de ondernemingen waarop zij toezicht uitoefenen, wat de effectiviteit van het veiligheidstoezicht en van de onderzoeken van ongevallen en dus ook van de veiligheid van personeel en passagiers in het gedrang kan brengen.

Welke maatregelen heeft de staatssecretaris genomen om de onafhankelijkheid van de DVIS en het onderzoeksorgaan alsnog te garanderen?

10.02 Steven Vandeput (N-VA): In 2008 werd België in gebreke gesteld met betrekking tot de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie ten opzichte van de spoorwegondernemingen. De Europese Commissie maakte toen bezwaar tegen het feit dat het hoofd van de veiligheidsinstantie en de voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer hun juridische band met de NMBS-Holding behielden, wat in strijd was met de eis naar onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie ten opzichte van de spoorwegondernemingen. In het rapport van het Rekenhof van augustus 2010 lezen we echter dat België heeft aangekondigd dat er zou worden onderhandeld over een voldoende lange termijn tussen het einde van het mandaat bij de FOD en een eventuele terugkeer naar de NMBS-Holding. Bovendien beschouwde de staatssecretaris het recht om terug te keren slechts als een theoretisch recht, wat niet zou volstaan om een gebrek aan onafhankelijkheid vast te stellen.

Het Rekenhof stelde dat België zich al verbonden heeft om ieder juridisch verband op te heffen tussen de NMBS-Holding en de voorzitter van het directiecomité en de verantwoordelijke van de veiligheidsinstantie.

Quelle était précisément la teneur de l'avertissement de la Commission européenne? Comment la Commission a-t-elle réagi à la proposition formulée par le secrétaire d'État de négocier un nouveau délai, suffisamment long, entre la fin du mandat au sein du SPF et l'éventuel retour au sein du Groupe SNCB? Le secrétaire d'État estime-t-il encore que nous ne devons pas craindre une éventuelle citation devant la Cour de Justice? Qu'est-il advenu de ses autres propositions? Pourquoi le lien juridique entre la holding et les deux personnes concernées n'a-t-il toujours pas été rompu?

10.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les questions ont trait à la mesure que la Belgique prendra pour rencontrer les arguments formulés par la Commission européenne dans le cadre de l'avis motivé du 28 janvier 2011 concernant l'infraction 2007/4347.

La loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses prévoit la désignation d'une direction totalement indépendante du Groupe SNCB dans les dix-huit mois suivant sa publication. Mes services se sont réunis le mois dernier avec la Commission européenne pour concrétiser cette loi et ont présenté un projet d'arrêté royal portant désignation de la direction de l'autorité de sécurité et un projet d'arrêté royal portant désignation de la direction de l'organisme d'enquête.

Mes services ont atteint un accord avec les services de la Commission européenne. La publication de ces arrêtés royaux vise à transposer les articles 16, § 1^{er}, et 21 de la directive 2004/49 et à mettre fin à la procédure de l'avis motivé.

Ces textes prévoient qu'en ce qui concerne l'autorité de sécurité, la direction est placée sous l'autorité directe du ministre et est totalement indépendante de toute entreprise ferroviaire et de tout gestionnaire d'infrastructure. En ce qui concerne l'organisme d'enquête, la direction est placée sous l'autorité directe du ministre. Pour ce qui concerne l'autorité de sécurité, une clause complémentaire prévoit en outre que dix-huit mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté royal, plus aucun membre du personnel du Groupe SNCB ne pourra être muté vers l'autorité de sécurité, à moins qu'il n'entretienne plus aucun lien avec la SNCB.

La direction de l'autorité de sécurité remettra chaque année au ministre un rapport sur le fonctionnement de cette autorité de sécurité. Ce rapport sera rédigé par un organisme indépendant.

Wat was de precieze inhoud van de aanmaning van de Europese Commissie? Hoe reageerde de Europese Commissie op het voorstel van de staatssecretaris om te onderhandelen over een voldoende lange termijn tussen het einde van het mandaat bij de FOD en de eventuele terugkeer naar de NMBS-Groep? Denkt hij nog steeds dat we niet moeten vrezen voor een eventuele dagvaarding? Wat is er van zijn andere voorstellen geworden? Waarom is de juridische band tussen de holding en de twee betrokken personen nog niet verbroken?

10.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De vragen hebben betrekking op de maatregel die België zal treffen om tegemoet te komen aan de argumenten van de Europese Commissie in het gemotiveerde advies van 28 januari 2011 betreffende inbreuk 2007/4347.

De wet houdende diverse bepalingen van 29 december 2010 beoogt binnen de achttien maanden na de publicatie een directie aan te stellen die totaal onafhankelijk van de NMBS-Groep staat. Om deze wet te concretiseren hebben mijn diensten vorige maand met de Europese Commissie vergaderd. Ze hebben een ontwerp van KB houdende de aanstelling van de directie van de veiligheidsinstantie en een ontwerp van KB houdende de aanstelling van de directie van het onderzoeksorgaan voorgesteld.

Mijn diensten hebben met de diensten van de Europese Commissie een akkoord bereikt. Met de publicatie van deze KB's worden artikelen 16, § 1, en 21 van richtlijn 2004/49 omgezet en wordt de procedure van het gemotiveerde advies stopgezet.

De teksten bepalen dat voor de veiligheidsinstantie de directie onder het rechtstreekse gezag van de minister valt en dat zij onafhankelijk is van elke spoorwegmaatschappij en elke infrastructuurbeheerder. Voor het onderzoeksorgaan is de directie aan het rechtstreekse gezag van de minister onderworpen. Voor de veiligheidsinstantie bepaalt een aanvullende clausule bovendien dat achttien maanden na de inwerkingtreding van het KB geen enkel personeelslid van de NMBS-Groep naar de veiligheidsinstantie kan worden overgeheveld, tenzij het betrokken personeelslid geen enkele band met de NMBS meer heeft.

De directie van de veiligheidsinstantie zal jaarlijks aan de minister een verslag overhandigen over het functioneren van die veiligheidsinstantie. Het wordt opgesteld door een onafhankelijk organisme.

Les deux projets sont actuellement examinés par le SPF Personnel et Organisation. Tout est mis en œuvre pour soumettre très prochainement ces deux projets d'arrêté royal au Conseil des ministres.

10.04 Tanguy Veys (VB): Le secrétaire d'État aurait pu décider plus tôt les mesures qu'il envisage de mettre en œuvre. Des observations avaient été émises au sein de cette commission et par le Conseil d'État.

10.05 Steven Vandeput (N-VA): Le secrétaire d'État a pris des mesures efficaces. L'encadrement du SSICF ou de l'organisme d'enquête restera un grand défi. Tout candidat à la direction devra en effet couper tout lien juridique avec le Groupe SNCB.

10.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): L'Europe a accepté un délai de dix-huit mois. Actuellement, trop peu de personnes maîtrisent en effet suffisamment la technologie des chemins de fer pour entrer en lice. Et il n'est par ailleurs pas certain que les intéressés seront prêts à faire le pas. Les conditions de rémunération auxquelles du personnel des chemins de fer serait engagé sont loin d'être attrayantes.

L'incident est clos.

11 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de chiens renifleurs d'explosifs" (n° 2431)

11.01 Bert Wollants (N-VA): La police aérienne et les douanes sont demandeuses de l'utilisation de chiens renifleurs d'explosifs.

Une suite positive sera-t-elle réservée à cette demande? Qui assurerait la formation de ces chiens? Comment évaluez-vous l'engagement de ces chiens par la police des chemins de fer?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): La police aérienne fait partie de la police fédérale. Dès lors, elle ne relève pas de ma compétence, pas plus que les douanes ou la police des chemins de fer.

La ministre de l'Intérieur m'a communiqué que la police fédérale des chemins de fer de Bruxelles utilise un chien renifleur d'explosifs proactif depuis 2008. Contrairement à un simple chien renifleur, cet animal peut être engagé dans des lieux où des foules importantes sont présentes. Ce chien a été

Beide ontwerpen worden momenteel onderzocht op de FOD P&O. Alles wordt in het werk gesteld om deze twee ontwerpen van KB heel binnenkort voor te leggen aan de ministerraad.

10.04 Tanguy Veys (VB): De staatssecretaris had de maatregelen die hij in het vooruitzicht stelt, vroeger kunnen nemen. Er was kritiek in deze commissie en van de Raad van State.

10.05 Steven Vandeput (N-VA): De staatssecretaris heeft goede maatregelen getroffen. De omkadering van de DVIS of het onderzoeksorgaan zal een grote uitdaging blijven. Iedere kandidaat-directeur zal immers elke juridische band moeten doorknippen met de NMBS-Groep.

10.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Europa heeft een termijn van achttien maanden aanvaard. Op dit ogenblik zijn er immers niet genoeg mensen voldoende vertrouwd met de spoorwegtechnologie om in aanmerking te kunnen komen. En het is ook niet zeker of de betrokkenen bereid zijn om de stap te zetten. De bezoldigingsvoorwaarden waaronder mensen van de spoorwegen zouden komen, zijn allerm minst aantrekkelijk.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inzet van explosievenhonden" (nr. 2431)

11.01 Bert Wollants (N-VA): De luchthavenpolitie en de douane zijn vragende partij voor de inzet van explosievenhonden.

Zal op die vraag worden ingegaan? Wie zou instaan voor de opleiding van de explosievenhond? Hoe verloopt de inzet van de explosievenhond bij de spoorwegpolitie?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De luchtvaartpolitie, die tot de federale politie behoort, valt niet onder mijn bevoegdheid, evenmin als de douane en de spoorwegpolitie.

De minister van Binnenlandse Zaken heeft mij meegedeeld dat de Brusselse federale spoorwegpolitie vanaf 2008 een proactieve explosievenhond inzet. In tegenstelling tot een gewone explosievenhond, kan dit dier worden ingezet op plaatsen waar veel mensen aanwezig

formé par la police anglaise, qui utilise ces quadrupèdes depuis de nombreuses années.

Le chien est utilisé lors de patrouilles dans les gares, à bord des trains et dans le métro. Il est également utilisé à l'occasion de fouilles ou d'événements VIP. L'évaluation est toujours en cours, mais jusqu'à présent, les réactions sont positives.

Dans le cadre des règlements européens sur la sécurisation de la navigation aérienne, la police aéronautique a décidé de certifier, au cours du premier semestre de cette année, des chiens renifleurs d'explosifs pour la détection d'explosifs dissimulés dans le fret aérien et les bagages en soute. Le règlement européen prévoit des règles claires pour la formation des chiens et de leurs accompagnateurs. Après la formation de base, le chien et son accompagnateur peuvent obtenir une certification. Ensuite, ils doivent continuer à suivre des formations périodiques. Les frais sont à charge de la société qui souhaite avoir recours aux chiens.

Dans le cadre d'un projet pilote de la Commission européenne, des entreprises de gardiennage ont déjà eu recours par le passé à des chiens renifleurs d'explosifs à l'aéroport de Zaventem mais les contrôles ont alors été limités aux sociétés de manutention et aux bagages en transit.

L'incident est clos.

12 Question de M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la portion de la ligne 124 (Nivelles-Bruxelles) du RER en Région flamande" (n° 2433)

12.01 Damien Thiéry (MR): Nous avons introduit un recours auprès du Conseil d'État concernant la mise en place du RER sur la ligne 124. Nous avons gagné ce recours, simplement parce qu'il n'y a pas eu de discussions ouvertes avec Infrabel.

Nous nous sommes ensuite rendu compte qu'Infrabel ne pouvait donner de réponses concernant le schéma d'exploitation qui, selon lui, est du ressort de la SNCB. Or, nous avons, entre autres, introduit le recours auprès du Conseil d'État parce que n'avions aucune certitude quant à l'avenir du schéma d'exploitation.

La SNCB compte-t-elle modifier le schéma d'exploitation de la ligne 124 (fréquence des trains, type de matériel roulant, destinations desservies)? Il serait question d'aller vers la gare de l'Ouest, alors qu'à l'heure actuelle, la ligne 124 dessert la jonction

zijn. De hond werd opgeleid door de Britse politie, die al jaren werkt met deze honden.

De hond wordt ingezet bij patrouilles in de stations en op de trein- en metrostellen. Hij wordt ook gebruikt tijdens fouilleringen bij VIP-events. De evaluatie is nog aan de gang, maar tot dusver zijn de reacties positief.

De luchtvaartpolitie heeft naar aanleiding van de Europese verordeningen inzake luchtvaartbeveiliging beslist om in het eerste semester van dit jaar explosievenhonden te certifiëren voor de detectie van explosieven in luchtvracht en ruimbagage. De Europese verordening bevat duidelijke regels voor de opleiding van de honden en hun begeleiders. Na de basisopleiding kunnen hond en begeleider een certificatie krijgen, waarna zij periodieke opleidingen moeten blijven volgen. De kosten zijn ten laste van het bedrijf dat de honden wil inzetten.

In het kader van een proefproject van de Europese Commissie hebben bewakingsondernemingen in het verleden al explosievenhonden ingezet op de luchthaven van Zaventem, maar de controles bleven toen beperkt tot de afhandelaar en de transferbagage.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gedeelte van de GEN-lijn 124 (Nijvel-Brussel) dat in het Vlaams Gewest ligt" (nr. 2433)

12.01 Damien Thiéry (MR): Wij hebben bij de Raad van State beroep ingesteld met betrekking tot de inpassing van lijn 124 in het GEN. Wij hebben gelijk gekregen, omdat er gewoon geen open gesprekken zijn gevoerd met Infrabel.

Wij hebben vastgesteld dat Infrabel geen antwoord kon geven in verband met het exploitatieschema. Volgens Infrabel gaat de NMBS daarover. Dat beroep bij de Raad van State werd echter onder meer ingegeven door de onzekerheid over het toekomstige exploitatieschema.

Is de NMBS van plan om het exploitatieschema voor lijn 124 aan te passen (frequentie van de treinen, type rollend materieel, haltes en bestemmingen)? Er zou sprake zijn van een verbinding via het station Brussel-West. Lijn 124

Nord-Midi, ce qui est opportun pour les navetteurs. Le schéma prévoit-il à terme un nombre plus important de trains de marchandises?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Les questions posées par M. Thiéry appellent quelques considérations préliminaires.

L'offre RER ne sera pleinement appliquée que lorsque les infrastructures seront totalement opérationnelles. C'est une offre alternative grâce à la création de lignes radiales et à une haute fréquence, avec des possibilités de correspondances rapides. Cette offre RER ouvre des perspectives notamment pour éviter certaines zones ferroviaires saturées ou proches de l'être. L'offre actuelle de la SNCB fera l'objet d'un nouveau plan annoncé pour 2013. Voilà le contexte.

La SNCB procèdera donc à une refonte complète de ses services. Les études étant en cours, les résultats ne sont pas encore disponibles. La ligne 124 est évidemment concernée.

Enfin, la circulation des trains de marchandises dépend des pôles économiques à desservir. De préférence, les trafics voyageurs et marchandises se font sur des axes spécifiques. La ligne 124 entre Bruxelles et Luttre ne fait pas partie du réseau majeur de fret mais constitue un axe de liaison et l'octroi de sillons pour des trains de marchandises sur cette ligne est difficilement réalisable.

12.03 Damien Thiéry (MR): J'espère que le nouveau plan tiendra compte de la demande des navetteurs qui préfèrent utiliser cette ligne vers la jonction Nord-Midi plutôt que d'aller vers la gare de l'Ouest.

L'incident est clos.

13 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sensibilisation en matière de consommation de carburant" (n° 2525)

13.01 Bert Wollants (N-VA): Une enquête a révélé que 38 % des Belges estiment que des systèmes innovateurs peuvent aider à conduire de façon plus économique. Toutefois, seulement 26 % sont prêts à payer pour cela. Ces pourcentages sont plutôt faibles comparés à ceux d'autres pays européens.

Comment cela se fait-il? L'éco-conduite est intégrée dans la formation à la conduite. Cet aspect a-t-il

loopt vandaag echter door de Noord-Zuidverbinding, wat voor de pendelaars verkieslijk is. Zullen er volgens het schema op termijn meer goederentreinen rijden?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Ik wil eerst een aantal inleidende beschouwingen formuleren in mijn antwoord op de vragen van de heer Thiéry.

Voor het volledige GEN-aanbod is het wachten op een volledig operationele infrastructuur. Dankzij een netwerk van uitwaaiende lijnen met frequente verbindingen en snelle overstapmogelijkheden wordt een alternatief geboden. Het GEN opent perspectieven voor het vermijden van bepaalde zones van het spoorwegnet die nu (bijna) aan hun maximumcapaciteit zitten. In 2013 zal er een nieuw plan worden bekendgemaakt inzake het treinaanbod van de NMBS. Tot zover de context.

De NMBS zal haar dienstverlening dus volledig herbekijken. De studies zijn nog aan de gang, en er zijn nog geen resultaten beschikbaar. Uiteraard zal dit ook gevolgen hebben voor lijn 124.

Het goederenverkeer hangt uiteraard af van de economische groeipolen die de goederenbeweging bepalen. Goederen- en reizigersvervoer worden bij voorkeur van elkaar gescheiden. Lijn 124 tussen Brussel en Luttre maakt geen deel uit van het hoofdgoederenvervoersnet, maar is een verbindingssas, en op deze lijn kunnen er moeilijk treinpaden voor goederentreinen toegewezen worden.

12.03 Damien Thiéry (MR): Ik hoop dat er in het nieuwe plan rekening zal worden gehouden met de verzuchtingen van de pendelaars, die veel liever willen dat de treinen via de Noord-Zuidverbinding rijden dan naar Brussel-West.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het sensibiliseren over brandstofgebruik" (nr. 2525)

13.01 Bert Wollants (N-VA): Uit een Europese enquête blijkt dat 38 procent van de Belgen meent dat innovatieve systemen kunnen helpen bij zuinig rijden, maar slechts 26 procent is bereid daarvoor te betalen. Met deze cijfers scoren we eerder laag in vergelijking met andere Europese landen.

Hoe komt dat? Zuinig rijden is geïntegreerd in de rijopleiding. Werd dat aspect al geëvalueerd?

déjà fait l'objet d'une évaluation? Les auto-écoles ne devraient-elles pas y prêter plus d'attention? Ne serait-il pas opportun d'organiser une campagne de sensibilisation qui ciblerait également les jeunes qui passent leur permis de conduire sans recourir à une auto-école?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai moi-même jeté un coup d'œil sur les conclusions de cette enquête et je constate qu'un pourcentage à peu près équivalent de Belges et d'Européens sont conscients de l'impact de leur véhicule sur l'environnement, à savoir 67 % contre 68 %, et que 56 % des jeunes s'en soucient aussi. Il est vrai que le taux est plus élevé chez les personnes plus âgées: à peu près trois personnes âgées sur quatre en sont conscientes.

Il semble bien que nous nous montrions en revanche plus critiques à l'égard de la possibilité que des systèmes innovants puissent contribuer à des déplacements en voiture plus économiques. En effet, 58 % seulement des Belges y croient alors que pas moins de 74 % des Européens y croient mais paradoxalement, 26 % des Belges sont disposés à payer pour cela alors que 17 % seulement des Européens y sont disposés.

Nous devons continuer à insister sur la nécessité de mettre en circulation des voitures plus propres. Nos concitoyens sont conscients de ce problème puisqu'en 2010, un véhicule neuf sur trois a été vendu avec une prime écologique. Nous devons continuer à promouvoir une conduite automobile écologique. Ce thème est d'ailleurs inscrit depuis de nombreuses années, en fait depuis l'arrêté royal du 23 mars 1998, au programme de l'examen théorique et de l'examen pratique. Il est donc enseigné dans les auto-écoles et est traité dans les manuels. Un style de conduite en adéquation avec la sécurité routière est nécessairement un style de conduite écologique. Les comportements dangereux au volant et, par voie de conséquence, les styles de conduite peu écologiques sont souvent liés à des facteurs liés à l'âge, notamment parce que les jeunes roulent souvent avec la voiture d'un parent ou parce qu'ils ne doivent pas payer le carburant eux-mêmes.

13.03 Bert Wollants (N-VA): Il importe de continuer à attirer l'attention de nos concitoyens sur l'existence de systèmes innovants car ils ne sont pas encore convaincus qu'ils y gagneraient s'ils adoptaient ces systèmes. Ils ne se rendent pas encore suffisamment compte que s'ils investissaient dans l'acquisition de tels systèmes, ils pourraient en retirer à terme un bénéfice financier.

Moeten de rijsscholen er niet meer aandacht aan besteden? Is een sensibiliseringscampagne hier niet op haar plaats, ook voor jongeren die hun rijbewijs halen buiten de rijsschool?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Ik heb zelf even de conclusies van deze enquête bekeken en stel vast dat ongeveer evenveel Belgen als Europeanen zich bewust zijn van de impact van hun voertuig op het leefmilieu, namelijk 67 tegenover 68 procent, en dat 56 procent van de jongeren daar ook mee bezig is. Het is wel juist dat het percentage hoger ligt bij de oudere personen: zowat drie oudere personen op vier zijn zich daarvan bewust.

Blijkbaar zijn we wel wat kritischer ten opzichte van de mogelijkheid dat innovatieve systemen kunnen helpen bij het zuinig rijden: 58 procent van de Belgen gelooft daarin, tegenover 74 procent van de Europeanen, maar toch is 26 procent van de Belgen bereid daarvoor te betalen, tegenover slechts 17 procent van de Europeanen.

We moeten de nadruk blijven leggen op groenere auto's. De bevolking is zich bewust van de problematiek, want in 2010 werd een op drie nieuwe voertuigen verkocht met een groene premie. Wij moeten ecologisch rijden blijven bevorderen en dat thema staat al vele jaren op het programma voor het theoretisch en het praktisch rijexamen, namelijk sinds het KB van 23 maart 1998. Dit wordt dus onderwezen in de rijsscholen en het staat ook in de handboeken. Een verkeersveilige rijstijl gaat hand in hand met ecologisch rijden. Leeftijdsgebonden factoren zijn dikwijls bepalend voor onveilig rijgedrag en bijgevolg ook voor minder ecologisch rijden, ook omdat jongeren dikwijls met de auto van een ouder rijden of niet zelf de brandstof moeten betalen.

13.03 Bert Wollants (N-VA): Het is belangrijk te blijven hameren op het bestaan van innovatieve systemen. Het terugverdieneffect is nog niet doorgedrongen. Mensen beseffen nog onvoldoende dat investeren daarin hen op termijn financieel ten goede kan komen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement aérien illégal d'une frontière à des postes-frontières non agréés" (n° 2642)

14 Vraag van mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "illegale grensoverschrijding via de lucht langs niet-erkende doorgangsposten" (nr. 2642)

14.01 **Maggie De Block** (Open Vld): Outre les aéroports Schengen agréés, on utilise également des postes-frontières agréés. Il s'agit concrètement d'une cinquantaine d'aéroports et de 53 héliports qui possèdent une licence. Ces postes sont utilisés pour diverses raisons et hélas aussi à des fins douteuses, telles que les transports illégaux et les livraisons de drogue. La Belgique a élaboré le projet Avia en collaboration avec trois pays voisins, afin de mieux cerner le problème. Le contournement du contrôle frontalier reste malgré tout aisé, plus particulièrement parce qu'il n'existe encore aucune disposition pénale appropriée. L'arrêté royal de septembre 1994 relatif aux règles nationales du trafic aérien est dépassé. Par ailleurs, la coopération avec Belgocontrol n'est pas idéale et la formation de la police aéronautique pourrait être améliorée.

14.01 **Maggie De Block** (Open Vld): Naast de erkende Schengenluchthavens worden ook erkende grensdoorlaatposten gebruikt. Concreet gaat het om een vijftigtal vliegvelden en 53 heliports die over een vergunning beschikken. Die posten worden om uiteenlopende redenen gebruikt en helaas zijn daar ook een aantal bedenkelijke bij, zoals illegale transporten en drugsleveringen. Om een beter zicht op de problematiek te krijgen heeft België samen met drie buurlanden het Avia-project opgezet. Desondanks blijft het omzeilen van de grensbewaking gemakkelijk, vooral omdat er nog geen aangepaste strafbepaling is. Het KB van september 1994 over de nationale vliegverkeersregels is voorbijgestreefd. Daarnaast is de samenwerking met Belgocontrol niet optimaal en kan de opleiding van de luchtvaartpolitie beter.

Le ministre dispose-t-il de chiffres concernant le nombre de vols, de contrôles et d'infractions constatées sur les aéroports et les héliports non agréés en Belgique de 2000 à 2010? Dans quelle mesure le règlement 526/2006 du 15 mars 2006 relatif au franchissement des frontières en dehors des postes-frontières agréés est-il d'application en Belgique? Est-il exact qu'aucune sanction n'est d'application à l'heure actuelle? Le ministre envisage-t-il d'adapter l'arrêté royal obsolète? Belgocontrol fournira-t-il désormais tous les plans de vol au départ des aéroports et des héliports situés en dehors de l'espace Schengen par la voie électronique à la police aéroportuaire? La formation pour la police aéroportuaire sera-t-elle évaluée et, le cas échéant, adaptée, en concertation avec la ministre de l'Intérieur?

Heeft de minister cijfers over de evolutie van het aantal vluchten, het aantal controles en het aantal vastgestelde inbreuken op de niet-erkende vliegvelden en helihavens in België in de periode 2000-2010? In welke mate is de verordening 526/2006 van 15 maart 2006 inzake grensoverschrijding buiten de erkende grensdoorlaatposten van toepassing in België? Klopt het dat er momenteel geen sancties van toepassing zijn? Is de minister van plan het verouderde KB aan te passen? Zal Belgocontrol voortaan alle vluchtplannen vanaf niet-Schengenlucht- en helihavens digitaal bezorgen aan de luchtvaartpolitie? Zal de opleiding voor de luchtvaartpolitie geëvalueerd en desgewenst bijgestuurd worden, in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken?

14.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je présume que Mme De Block fait référence au règlement européen 562/2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes.

14.02 **Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik neem aan dat mevrouw De Block Europese verordening 562/2006 bedoelt tot vaststelling van een communautaire code betreffende de overschrijding van de grenzen door personen.

À la demande de la police aéronautique, mes services ont fait insérer des informations relatives à ce règlement dans l'*Aeronautical Information Publication* (AIP). Tout pilote effectuant un vol à partir de et vers la Belgique doit savoir qu'il est d'abord tenu d'atterrir sur l'un des six aéroports

Op verzoek van de luchtvaartpolitie hebben mijn diensten informatie over die verordening laten opnemen in de *Aeronautical Information Publication* (AIP). Elke piloot die van en naar België vliegt, moet weten dat hij eerst op een van de zes Belgische Schengenluchthavens moet landen om daar de

Schengen de Belgique pour y être soumis au contrôle frontalier. Les infractions peuvent être sanctionnées par des amendes allant de 500 à 5 000 euros ou, si le parquet classe l'affaire sans suite, par une amende administrative. Le contrôle frontalier constitue la mission prioritaire de la police aéronautique.

La police aéronautique, ainsi que la formation de ses agents, relèvent de la compétence de Mme Turtelboom. Je ne dispose pas des chiffres relatifs au nombre de contrôles et aux infractions constatées en matière de franchissement des frontières.

Les vols en provenance ou à destination d'aéroports ou d'héliports belges ne faisant pas partie de l'espace Schengen ne sont pas contrôlés par Belgocontrol. Pour ces vols, aucun plan de vol n'est obligatoire, mais ils doivent bien évidemment être inscrits dans les registres de vol qui sont tenus dans tous les aérodromes et héliports.

L'arrêté royal concerné comporte une terminologie qui n'a en effet pas été mise à jour. Mes services préparent dès lors un nouvel arrêté royal.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les vols d'avion 'sauts de puce'" (n° 2013)

15.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ma question concerne les vols d'avion dits "sauts de puce", à savoir les vols d'avion à courte distance qui ont le désavantage de provoquer beaucoup de nuisances sur le plan environnemental.

Ces "sauts de puce" sont-ils toujours permis? Qu'avez-vous entrepris depuis 2007 pour suivre les recommandations de la Commission européenne qui avait proposé, en mars 2009, la généralisation de l'interdiction de ces vols dans tous les États membres?

15.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Les "sauts de puce" sont encore permis, parce que le processus législatif les interdisant n'est pas finalisé. Il y a une divergence de points de vue entre les Régions dans ce dossier, qui comporte des aspects environnementaux, économiques et d'impact sur les aéroports. L'association des Régions au projet est toutefois obligatoire pour adopter un arrêté royal dans ce domaine.

grenscontrole te ondergaan. Overtredingen kunnen worden bestraft met geldboetes tussen 500 en 5.000 euro of, als het parket de zaak seponneert, met een administratieve geldboete. De grenscontrole is de prioritaire opdracht van de luchtvaartpolitie.

Minister Turtelboom is bevoegd voor de luchtvaartpolitie, inclusief de opleiding. Ik beschik niet over de cijfers die betrekking hebben op het aantal controles en de vastgestelde inbreuken inzake grensoverschrijding.

De vluchten van en naar Belgische niet-Schengen-lucht- en heliavens worden niet door Belgocontrol gecontroleerd. Voor deze vluchten zijn vluchtplannen niet verplicht, maar ze dienen wel te worden ingeschreven in de vluchtregisters die op alle vliegvelden en heliavens aanwezig zijn.

Betrokken KB bevat inderdaad terminologie die niet meer up-to-date is en daarom bereiden mijn diensten een nieuw KB voor.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vluchten over zeer korte afstand" (nr. 2013)

15.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Mijn vraag gaat over de vluchten over zeer korte afstanden, de zogenaamde vlooiensprongen, die veel milieuhinder veroorzaken.

Zijn dergelijke korteafstandsvluchten nog altijd toegestaan? Wat heeft u sinds 2007 ondernomen om de aanbevelingen van de Europese Commissie op te volgen? De Commissie had in maart 2009 een algemeen verbod op vluchten over zeer korte afstand in alle lidstaten voorgesteld.

15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De vluchten over zeer korte afstanden zijn nog toegestaan, omdat het wetgevingstechnisch proces met betrekking tot het verbod daarop nog niet werd afgerond. De Gewesten zitten niet op één lijn voor dat dossier, dat betrekking heeft op zowel milieuaspecten, economische aspecten als de gevolgen voor de luchthavens. Om een koninklijk besluit op dat gebied te kunnen uitvaardigen,

moeten de Gewesten bij het ontwerp betrokken worden.

15.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Est-ce la Région flamande qui est opposée?

15.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Is het Vlaams Gewest ertegen gekant?

15.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Une Région me l'a demandé, d'autres n'en veulent pas. Je n'entre pas dans ces discussions. Nous devons tirer profit de la régionalisation des compétences.

15.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Eén Gewest heeft mij erom gevraagd, andere verzetten zich ertegen. Ik meng mij niet in die besprekingen. We moeten profiteren van de regionalisering van de bevoegdheden.

15.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Il serait dommage de ne pas mettre en œuvre cette mesure sur le territoire belge alors qu'elle va se généraliser au niveau européen. Les trains rapides remplacent facilement l'avion.

15.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het zou jammer zijn dat die maatregel niet voor het hele Belgische grondgebied zou gelden, terwijl die in de rest van Europa zal worden ingevoerd. De sneltreinen kunnen het vliegtuig immers gemakkelijk vervangen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la non-participation des petites entreprises de transport de marchandises au système TBL1+" (n° 2646)

16 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de niet-deelname aan TBL1+ van de kleine goederenvervoerders" (nr. 2646)

16.01 Steven Vandeput (N-VA): Le CEO d'Infrabel a déclaré que les petits transporteurs de marchandises ne pourront pas être équipés du TBL1+. Vu que ce système n'est pas conforme aux normes européennes ETCS et qu'il n'est pas non plus mentionné dans la liste des systèmes de classe B autorisés pour la phase de transition qui doit conduire au standard ERTMS, le TBL1+ ne peut pas être imposé aux entreprises ferroviaires. En Belgique, seule la SNCB en est équipée, mais il me semble toutefois important pour la sécurité du réseau que les autres opérateurs qui utilisent notre réseau ferroviaire équiper également leurs locomotives du système TBL1+.

16.01 Steven Vandeput (N-VA): De CEO van Infrabel verklaarde dat de kleine goederenvervoerders niet zullen meedoen met TBL1+. Aangezien dit systeem niet in overeenstemming is met de Europese ETCS-standaard, noch voorkomt in de lijst van systemen van klasse B die toegelaten zijn in de overgangsfase die moet leiden tot de ERTMS-standaard, kan TBL1+ niet verplicht opgelegd worden aan de spoorwegondernemingen. In België doet enkel de NMBS mee, maar toch lijkt het mij met het oog op de veiligheid van het net belangrijk dat ook andere operators die op ons net opereren TBL1+ installeren in hun locomotieven.

Est-il exact que les petites entreprises ferroviaires ne vont pas investir dans le TBL1+? Dans l'affirmative, quelle en est la raison? Comment la concertation entre ces dernières et Infrabel s'est-elle déroulée? Tentera-t-on encore de les convaincre d'installer le TBL1+? Des limitations de vitesse ou d'autres restrictions seront-elles prises pour le matériel roulant qui n'est pas équipé du TBL1+? Ces restrictions sont-elles conformes à la réglementation européenne relative à la concurrence?

Klopt het dat de kleine spoorwegondernemingen niet zullen investeren in TBL1+ en zo ja, waarom? Hoe heeft Infrabel met hen overlegd? Zal worden gepoogd om hen alsnog te overtuigen om toch deel te nemen aan TBL1+? Zullen er snelheids- of andere beperkingen komen voor het rollend materieel dat niet met TBL1+ is uitgerust? Zijn die beperkingen in overeenstemming met de Europese concurrentieregeling?

Quels effets produiront ces restrictions sur la capacité des lignes? Infrabel prévoit-elle un aménagement des sillons réservés au transport de

Welke gevolgen zullen deze beperkingen hebben voor de capaciteit van de lijnen? Voorziet Infrabel in een aanpassing van rijpaden voor personenvervoer,

passagers étant donné que ces entreprises de transport de marchandises, qui roulent plus lentement, feront baisser la capacité disponible sur le réseau?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le 2 octobre 2006, le SPF Mobilité & Transports a communiqué aux entreprises de transport ferroviaire des informations concernant la conception d'ETCS et de TBL1+ en Belgique. C'est le coût de l'équipement TBL1+ qui a incité ces entreprises à refuser de l'installer sur leurs véhicules de traction. La SNCB est la seule qui ait souhaité investir dans le TBL1+.

Le point 12.2.e de l'annexe B de l'arrêté ministériel du 30 juillet 2010 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons prévoit que dans des cas bien déterminés, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après motivation, imposer des restrictions de circulation à partir du 1^{er} janvier 2015. Or c'est le cas de la circulation de véhicules sans TBL1+ sur les infrastructures qui sont équipées du système TBL1+. Ceci est de nature à influencer sur la capacité des infrastructures et sur les autres sillons de ces infrastructures. Il convient d'étudier au cas par cas l'incidence d'éventuels retards. Il n'est pas exclu que les entreprises de transport ferroviaire affectées par une telle restriction invoquent une discrimination.

Le SSICF constate en revanche qu'il est intéressant, pour de nombreux constructeurs de locomotives, d'installer de leur propre initiative le TBL1+ en même temps que l'ETCS étant donné que l'installation distincte du TBL1+ puis de l'ETCS représente deux investissements. Selon le SSICF, il est dès lors très probable que les petites entreprises de transport ferroviaire disposeront à terme de locomotives équipées du TBL1+.

16.03 Steven Vandeput (N-VA): Nous devons éviter que la sécurité soit mise en danger parce que certains ne désirent pas rejoindre le système. Par ailleurs, il convient de s'attaquer dans les meilleurs délais aux problèmes de capacité liés à ce phénomène. Ne peut-on imposer aucune règle visant à obliger d'investir dans ces systèmes? Nous suivrons en tout état de cause l'évolution de ce dossier avec attention.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- **M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présence de véhicules tout-terrain lourds sur la**

aangezien de capaciteit op het net door die trager rijdende goederentransporteurs zal dalen?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De FOD Mobiliteit & Vervoer heeft op 2 oktober 2006 informatie verstrekt aan de spoorwegondernemingen over de ontwikkeling van ETCS en TBL1+ in België. De kostprijs van de uitrusting van TBL1+ was het motief om te weigeren om hun tractievoertuigen ermee uit te rusten. Alleen de NMBS wilde wel investeren in TBL1+.

Het punt 12.2.e van de bijlage B van het ministerieel besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van de rijpaden bepaalt dat in welbepaalde gevallen de infrastructuurbeheerder, mits motivatie, ritbeperkingen kan opleggen vanaf 1 januari 2015. Dit is het geval voor het verkeer van voertuigen zonder TBL1+ op infrastructuur die met TBL1+ worden uitgerust. Dat kan invloed hebben op de infrastructuurcapaciteiten en op de andere rijpaden van die infrastructuur. De impact van eventuele vertragingen dient geval per geval te worden bestudeerd. Het is niet uitgesloten dat de spoorwegondernemingen die getroffen zijn door een dergelijke beperking, zullen invoeren dat zij het slachtoffer zijn van discriminatie.

De DVIS stelt daarentegen vast dat heel wat constructeurs van locomotieven belangstelling tonen om op vrijwillige basis TBL1+ samen met ETCS te installeren omdat het eerst installeren van TBL1+ op de locomotieven en daarna pas ETCS, twee investeringen vergt. De DVIS acht het daarom zeer waarschijnlijk dat ook de kleine spoorwegondernemingen op termijn zullen beschikken over locomotieven uitgerust met TBL1+.

16.03 Steven Vandeput (N-VA): Wij moeten voorkomen dat de veiligheid zou afnemen omdat sommigen niet mee willen. Daarnaast moeten de hieraan verbonden capaciteitsproblemen zo snel mogelijk worden aangepakt. Kunnen geen verplichtingen worden opgelegd om in die systemen te investeren? Wij volgen dit dossier in elk geval op.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- **de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "zwarte terreinwagens op de**

voie publique" (n° 2653)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les gros véhicules tout-terrain" (n° 2761)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction des gros véhicules tout-terrain" (n° 2769)

openbare weg" (nr. 2653)

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de zware terreinwagens" (nr. 2761)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een verbod voor zware terreinwagens" (nr. 2769)

17.01 David Geerts (sp.a): Il ressort d'une étude du "Steunpunt Verkeersveiligheid" (centre d'études sur la sécurité routière de la Région flamande) de 2006 qu'en cas d'accident avec un véhicule tout-terrain ou un pick-up plutôt qu'un véhicule ordinaire, les conducteurs sont exposés à un risque plus élevé de subir de lourdes séquelles. Une étude des assureurs de 2008 indique aussi que ce type de véhicule est impliqué nettement plus souvent dans des accidents. Un certain nombre de lourds pick-ups d'importation ne seraient en outre pas soumis aux tests de sécurité d'EuroNCap.

Le secrétaire d'État se concertera-t-il avec ses homologues européens sur la possibilité de rédiger une directive européenne, pour que tous les pick-ups lourds soient soumis aux tests standard?

17.02 Tanguy Veys (VB): À la suite d'un accident tragique survenu au début du mois, un certain nombre de mandataires politiques, comme M. Geerts, entendent interdire purement et simplement ce qu'ils appellent "de tels monstres".

Je suis irrité de voir stigmatisé tout un groupe de conducteurs à la suite d'un accident, certes grave. Le comportement au volant joue tout de même aussi un rôle important. Bien sûr, le type de véhicule peut avoir une incidence en cas d'accident. Mais en cas de collision avec un tracteur, le risque de lésions sera également plus grand.

Le secrétaire d'État est-il favorable à une interdiction? Une telle interdiction ne serait-elle pas contraire à la réglementation européenne? Y a-t-il un lien entre le type de véhicule et le nombre d'accidents mortels? D'autres mesures sont-elles envisageables pour limiter le nombre d'accidents mortels?

17.03 Bert Wollants (N-VA): Je vous adresserai une question écrite sur l'évolution du nombre de voitures de ce type au fil des ans.

17.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En matière d'homologation et d'autorisation de circuler, je suis entièrement

17.01 David Geerts (sp.a): Een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid uit 2006 wijst uit dat automobilisten bij een aanrijding met een terreinwagen of pick-up meer kans op zwaar letsel hebben dan bij een aanrijding met een gewone personenwagen. Uit een studie van de verzekeraars uit 2008 blijkt ook dat dit soort van wagens veel meer bij ongevallen zijn betrokken. Een aantal, ingevoerde zware pick-ups zou ook niet verplicht zijn om te worden onderworpen aan de EuroNCap-veiligheidstests.

Zal de staatssecretaris met zijn Europese collega's overleggen over de mogelijkheid om een Europese richtlijn te maken zodat ook alle zware pick-ups aan de standaardtesten worden onderworpen?

17.02 Tanguy Veys (VB): Naar aanleiding van een tragisch ongeval eerder deze maand, wil een aantal politici, zoals de heer Geerts, 'dergelijke monsters' maar meteen verbieden.

Ik erger mij eraan dat naar aanleiding van een – zonder meer ernstig – ongeval meteen een volledige groep chauffeurs een stempel krijgt. Het rijgedrag van de chauffeur speelt toch ook een grote rol. Natuurlijk kan het type wagen bij een aanrijding bepaalde gevolgen hebben. Bij een aanrijding door een tractor zal de kans op ernstig letsel ook groter zijn.

Is de staatssecretaris te vinden voor een verbod? Druist dat niet in tegen de Europese regelgeving? Bestaat er een verband tussen het type wagen en het aantal dodelijke verkeersongevallen? Kunnen er geen andere maatregelen worden genomen om het aantal dodelijke ongevallen te beperken?

17.03 Bert Wollants (N-VA): Ik ga een schriftelijke vraag stellen over de evolutie van de aantallen van dergelijke wagens door de jaren heen.

17.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Op het vlak van homologatie en de toelating van voertuigen in het verkeer ben ik

dépendant de l'Europe. Nous ne pouvons pas refuser d'immatriculer un véhicule en Belgique à partir du moment où il satisfait aux normes d'homologation européennes et qu'il a été jugé conforme dans un État membre européen. Si nous devions l'interdire, nous serions assurément rappelés à l'ordre par les instances européennes.

Pour quasi tous les types de voitures, il reste beaucoup à faire pour améliorer l'avant de manière à mieux protéger les piétons en cas de collision. En matière de protection des piétons, le résultat moyen aux essais de choc ne dépasse pas les 50 % pour toutes les voitures, alors qu'il s'élève à 80 à 100 % pour la protection des occupants. Les résultats ne sont pas très différents selon les types de véhicules. La vitesse de la voiture, surtout, joue un rôle important au niveau des conséquences pour le piéton accidenté.

Les statistiques d'accidents officielles et les chiffres d'Assuralia ne font pas la différence entre les SUV et les 4x4. Les deux sont immatriculés comme des voitures de tourisme ou des véhicules à usage mixte alors que les *pick-ups* sont immatriculés comme des utilitaires légers.

Si la fréquence des sinistres est plus importante pour les 4x4, il s'agit d'en connaître les causes potentielles. Les conducteurs prennent peut-être plus de risques ou les véhicules leur donnent un sentiment de sécurité erroné. Peut-être ces véhicules demandent-ils une attention accrue lors de la conduite compte tenu de leurs dimensions. Leur poids est par ailleurs plus élevé et l'impact sur les véhicules de plus petite taille est dès lors plus important. Les acheteurs de 4x4 doivent également bien évaluer leurs besoins et tenir compte de la consommation élevée et de l'émission de CO₂. Les ventes diminueront étant donné la pression fiscale et les faibles possibilités de déduction fiscale.

17.05 David Geerts (sp.a): M. Veys m'attribue des propos que je n'ai pas tenus de cette manière.

Je m'indigne néanmoins du fait que les constructeurs commercialisent toujours des véhicules sans prendre suffisamment en compte la sécurité des piétons.

17.06 Tanguy Veys (VB): Même une interdiction totale des 4x4 n'empêchera pas des accidents de la route de se produire encore, mais je pense néanmoins qu'une avancée a été réalisée en ce qui concerne la sensibilisation.

17.07 Bert Wollants (N-VA): La première étape

volledig afhankelijk van Europa. Als een voertuig voldoet aan de Europese homologatienormen en werd goedgekeurd in een Europese lidstaat, kunnen wij de inschrijving in ons land niet weigeren. Bij een verbod zouden wij gegarandeerd teruggefloten worden door Europa.

Bij zowat alle soorten auto's is er nog een lange weg af te leggen om de voorkant veiliger te maken, zodat voetgangers bij een aanrijding beter beschermd zijn. Alle wagens halen gemiddeld in crashtests nog geen 50 procent voor voetgangersbescherming, tegenover 80 tot 100 procent voor de bescherming van de inzittenden. De scores verschillen niet veel tussen de verschillende voertuigen. Het is vooral de snelheid van het voertuig die van belang is voor de gevolgen voor de aangereden voetganger.

De officiële ongevalstatistieken en de cijfers van Assuralia maken geen onderscheid tussen zogenaamde SUV's of 4x4's. Ze worden ingeschreven als personenwagens of wagens voor dubbel gebruik, terwijl pick-ups als lichte bestelwagens worden ingeschreven.

Indien de schadefrequentie van de 4x4's groter is, dan blijft het gissen naar de mogelijke oorzaken ervan. Misschien nemen de bestuurders meer risico's of bieden de voertuigen een vals gevoel van veiligheid. Misschien vragen de voertuigen meer aandacht tijdens het rijden, gelet op de afmetingen. Bovendien zijn ze zwaarder, zodat de impact op kleinere voertuigen groter is. De kopers van een 4x4 moeten goed weten wat hun behoeften zijn en rekening houden met het grote verbruik en de CO₂-uitstoot. Door de fiscale druk en de beperkte fiscale aftrekmogelijkheden voor bedrijven, zal de verkoop afnemen.

17.05 David Geerts (sp.a): De heer Veys heeft mij woorden in de mond gelegd, die ik niet op die manier heb uitgesproken.

Ik ben wel verontwaardigd over het feit dat constructeurs nog steeds voertuigen op de markt brengen zonder voldoende aandacht voor de veiligheid van de voetgangers

17.06 Tanguy Veys (VB): Zelfs indien we alle 4x4-wagens van de weg halen zullen er nog verkeersongevallen blijven gebeuren, maar toch meen ik dat er op het vlak van de bewustwording een stap vooruit is gezet.

17.07 Bert Wollants (N-VA): De eerste stap is de

est l'adaptation de la taxe de mise en circulation pour les véhicules tout-terrain. Il ne s'agit toutefois pas uniquement du type de véhicule, mais également du conducteur et de sa conduite.

17.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Pratiquement toutes les marques proposent un véhicule SUV, même de petit modèle. Le nombre d'immatriculations de ce type de véhicules ne cesse d'augmenter.

Il faut donc être réaliste. D'un point de vue social, une interdiction en la matière est impraticable.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 57.

aangepaste belasting op de inverkeerstelling van terreinwagens. Het gaat echter niet alleen om het type wagen, maar ook om de bestuurder en zijn rijgedrag.

17.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Zowat elk merk heeft nu een wagen van het type SUV, zelfs kleinere modellen. Het percentage inschrijvingen van dergelijke wagens stijgt alleen maar.

We moeten dus realistisch zijn. Een verbod op dit vlak is maatschappelijk gesproken niet haalbaar.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.57 uur.