



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTEGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**maandag**

**09-02-2009**

**Namiddag**

**lundi**

**09-02-2009**

**Après-midi**

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&amp;V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
<i>PS</i>	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a</i>	<i>socialistische partij anders</i>
<i>VB</i>	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i><a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a></i>	<i><a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a></i>
<i>e-mail : <a href="mailto:publicaties@deKamer.be">publicaties@deKamer.be</a></i>	<i>e-mail : <a href="mailto:publications@laChambre.be">publications@laChambre.be</a></i>

## INHOUD

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanwezigheid van paarden op de rijweg" (nr. 9769)	1
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de car-pass" (nr. 9770)	3
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	6
- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verlaging van de alcoholimiet voor jonge automobilisten" (nr. 9771)	6
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorstel om het toegelaten alcoholgehalte voor jonge bestuurders op 0,2 promille te leggen" (nr. 10161)	6
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controledienst bij de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 9772)	12
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	13
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuwe vliegtaks" (nr. 9834)	13
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de luchthaventaksen" (nr. 10033)	13
<i>Sprekers: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische keuring" (nr. 9879)	15
<i>Sprekers: Josée Lejeune, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Justitie over "de objectieve aansprakelijkheid in het verkeersrecht" (nr. 9943)	17
<i>Sprekers: Peter Logghe, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	19

## SOMMAIRE

Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présence de chevaux sur la chaussée" (n° 9769)	1
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le car-pass" (n° 9770)	3
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	6
- Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réduction de l'alcoolémie autorisée chez les jeunes automobilistes" (n° 9771)	6
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la proposition de fixer à 0,2 pour mille le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes conducteurs" (n° 10161)	6
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le service de contrôle du SPF Mobilité et Transports" (n° 9772)	12
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	13
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "une nouvelle redevance avion" (n° 9834)	13
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les redevances d'aéroport" (n° 10033)	13
<i>Orateurs: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique" (n° 9879)	15
<i>Orateurs: Josée Lejeune, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Peter Logghe au ministre de la Justice sur "la responsabilité objective en droit de la circulation" (n° 9943)	17
<i>Orateurs: Peter Logghe, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	19

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het veiligheidsvest" (nr. 9881) 19
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fluovestje in het autoverkeer" (nr. 9983) 19
- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fluovestje als verplicht veiligheidstoebehoren van het voertuig" (nr. 10163) 19
- Sprekers: Josée Lejeune, Jef Van den Bergh, Hilde Vautmans, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité" (n° 9881) 19
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité réfléchissant pour les automobilistes" (n° 9983) 19
- Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité réfléchissant comme accessoire de sécurité obligatoirement présent dans les véhicules" (n° 10163) 19
- Orateurs: Josée Lejeune, Jef Van den Bergh, Hilde Vautmans, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "groene voertuigen" (nr. 10104) 23
- Sprekers: François Bellot, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules verts" (n° 10104) 23
- Orateurs: François Bellot, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "verkeersmanagement door middel van informatie- en communicatietechnologieën voor veilige en intelligente voertuigen" (nr. 10105) 25
- Sprekers: François Bellot, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la gestion du trafic en recourant aux technologies de l'information et des communications pour le véhicule sûr et intelligent" (n° 10105) 25
- Orateurs: François Bellot, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Samengevoegde vragen van 28
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van het luchtverkeer in België" (nr. 10153) 28
- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van het ongeval met het vrachtvliegtuig van de maatschappij Kalitta Air op baan 20 van Brussels Airport op 25 mei 2008" (nr. 10164) 28
- Sprekers: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Questions jointes de 28
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité aérienne en Belgique" (n° 10153) 28
- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les suites de l'accident du cargo de la compagnie Kalitta Air sur la piste 20 de l'aéroport de Bruxelles-National le 25 mai 2008" (n° 10164) 28
- Orateurs: Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "niet-gekeurde auto's" (nr. 10204) 30
- Sprekers: Michel Doomst, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les voitures qui ne sont pas présentées au contrôle technique" (n° 10204) 30
- Orateurs: Michel Doomst, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal voertuigen die niet in orde zijn" (nr. 10205) 31
- Sprekers: Michel Doomst, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre de voitures présentant des défauts techniques" (n° 10205) 31
- Orateurs: Michel Doomst, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan 32
- Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, 32

de eerste minister, over "de aanvraag tot het bekomen van een vliegvergunning voor een 'High Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle (HALE-UAV) door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO)" (nr. 10260)

*Sprekers:* **Ulla Werbrouck, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "vrije cabotage binnen de Benelux" (nr. 10264)

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

Samengevoegde vragen van  
- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verkrijgen van een rijbewijs zonder examen" (nr. 10290)

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het groeiend aantal valse rijbewijzen van buitenlandse oorsprong" (nr. 10336)

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ruilen van neprijbewijzen" (nr. 10365)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de problematiek van de rijbewijzen" (nr. 10382)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toekennen van een Belgisch rijbewijs aan de houders van een buitenlands rijbewijs" (nr. 10461)

*Sprekers:* **Michel Doomst, Patrick De Groote, Luk Van Biesen, Jan Mortelmans, David Geerts, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de privatisering van de regionale luchthavens van Vlaanderen" (nr. 10337)

*Sprekers:* **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van  
- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "monstertrucks en de concurrentie voor het goederenvervoer per spoor" (nr. 10511)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het proefproject met

sur "la demande d'obtenir un permis de vol pour un 'High Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle' (HALE-UAV) par la 'Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek' (VITO)" (n° 10260)

*Orateurs:* **Ulla Werbrouck, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le libre cabotage au sein du Benelux" (n° 10264)

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

Questions jointes de  
- M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'obtention du permis de conduire sans examen" (n° 10290)

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre croissant de faux permis de conduire d'origine étrangère" (n° 10336)

- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'échange de faux permis de conduire" (n° 10365)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le problème des permis de conduire" (n° 10382)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la délivrance d'un permis de conduire belge aux titulaires d'un permis de conduire étranger" (n° 10461)

*Orateurs:* **Michel Doomst, Patrick De Groote, Luk Van Biesen, Jan Mortelmans, David Geerts, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la privatisation des aéroports régionaux de Flandre" (n° 10337)

*Orateurs:* **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de  
- M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les 'super camions' et la concurrence pour le transport de marchandises par rail" (n° 10511)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'expérience pilote 'éco-combi'" (n° 10777)

ecocombi's" (nr. 10777)

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

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

Samengevoegde vragen van	53	Questions jointes de	53
- de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rij- en rusttijden voor het wegtransport" (nr. 10571)	53	- M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les temps de conduite et de repos pour les transports routiers" (n° 10571)	53
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de impact van rij- en rusttijden op de verkeersveiligheid" (nr. 10612)	53	- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'incidence des temps de conduite et de repos sur la sécurité routière" (n° 10612)	53
<i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de urgente bankwaarborgproblemen in de transportsector" (nr. 10689)	56	Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'urgence de régler le problème des garanties bancaires dans le secteur du transport" (n° 10689)	56
<i>Sprekers:</i> <b>Ine Somers, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>Ine Somers, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	57	Questions jointes de	57
- mevrouw Marie-Martine Schyns aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe reglementering inzake carnavalswagens" (nr. 10802)	57	- Mme Marie-Martine Schyns au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle réglementation en matière de chars carnavalesques" (n° 10802)	57
- de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzendbrief inzake carnavalswagens" (nr. 10813)	57	- M. André Frédéric au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la circulaire sur les chars de carnaval" (n° 10813)	57
<i>Sprekers:</i> <b>Marie-Martine Schyns, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>Marie-Martine Schyns, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	60	Questions jointes de	60
- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "verkeerscontroles op drugsgebruik" (nr. 10821)	60	- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles routiers axés sur la consommation de drogues" (n° 10821)	60
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betrouwbaarheid van de speekseltest" (nr. 10870)	60	- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la fiabilité du test salivaire" (n° 10870)	60
<i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité	

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

MAANDAG 9 FEBRUARI 2009

LUNDI 9 FEVRIER 2009

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.36 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

**01** Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanwezigheid van paarden op de rijweg" (nr. 9769)

**01** Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présence de chevaux sur la chaussée" (n° 9769)

**01.01** Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u kent mij reeds langer dan van vandaag. U weet dat ik een ruiter ben, een amazone, en dat ik begaan ben met de ruitersport in Vlaanderen en België.

**01.01** Hilde Vautmans (Open Vld): Il ressort très clairement des statistiques que de plus en plus de Flamands pratiquent l'équitation.

De cijfers tonen aan dat steeds meer Vlamingen zich aangetrokken voelen tot de paardensport. Er is duidelijk een groei van het aantal mensen dat zich aansluit. Helaas tellen wij ook slachtoffers onder de ruiters. Tussen 1999 en 2004 vielen er jaarlijks gemiddeld 24 slachtoffers onder de ruiters, waaronder telkens één dode viel. In 2005 en 2006 hebben wij een daling vastgesteld, naar 15, waarvan 10 lichtgewonden en 5 zwaargewonden. Waarschijnlijk – en dat is ook te danken aan de inspanningen van de overheid – is die daling het gevolg van het aanleggen van de ruitersporen die er ondertussen in ons land zijn bijgekomen.

Toutefois, au cours de la période 1999-2004, en moyenne vingt-quatre cavaliers ont été victimes d'un accident tous les ans, un accident mortel ayant été à déplorer chaque année. Durant les années 2005-2006, le nombre de victimes a baissé, ce qui est probablement dû à l'aménagement de pistes cavalières supplémentaires en Flandre.

In augustus van vorig jaar heb ik, samen met Herman De Croo, een geoefend ruiter, en Ludo Philippaerts, toch wel de trots van België, een actie ondernomen om meer aandacht te vragen voor paard en ruiter in het verkeer.

Au mois d'août, j'ai organisé en collaboration avec MM. Herman De Croo et Ludo Philippaerts une action visant à demander qu'il soit prêté davantage attention aux chevaux et aux cavaliers dans la circulation routière. Quoique le code de la route oblige les conducteurs à faire preuve de prudence et même à s'arrêter à l'approche de chevaux et de cavaliers, personne n'est apparemment au courant de cette obligation légale. Les cavaliers disent très clairement qu'ils pâtissent d'un manque de

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb het reglement eens nagekeken. Wettelijk hoeven wij daaraan weinig te doen. In het reglement staat heel duidelijk dat een bestuurder van een auto moet stoppen wanneer hij een paard en ruiter kruist en ziet dat het paard tekenen van angst vertoont. Ik moet u echter zeggen dat bijna niemand op de hoogte is van dat reglement.

Vervolgens wil ik u melden dat wij, zowel collega De Croo als ikzelf, na onze actie heel veel mails hebben ontvangen van ruiters die ons concrete problemen hebben aangebracht, die ons concreet gemeld hebben dat het levensgevaarlijk is wanneer zij zich op de weg begeven. Vaak toetert men als men u herkent, of men raast voorbij, of

men houdt niet voldoende afstand. Er is duidelijk nood aan meer hoffelijkheid in het verkeer en dus aan de hoffelijkheidscampagnes van vroeger.

Vandaar mijn concrete vragen.

Bent u op de hoogte van de problemen die beoefenaars van de ruitersport ondervinden? Zult u een sensibiliseringsactie op poten zetten om hiervoor wat aandacht te vragen? Ik denk in dat verband aan de theoretische rijexamens die nu op school worden gehouden.

Ik heb nog een bijkomende opmerking. Ik heb in Hasselt, waar ik voorzitter ben van de gemeenteraad, in dat verband een betoog gehouden. Ik heb aan het stadsbestuur gevraagd om op de paden waar ruiters zich begeven, verkeersborden te plaatsen om aandacht te vragen voor paard en ruiter. Men probeert immers vaak de weg te vermijden door in het bos of het veld te gaan rijden, maar men moet altijd een kort stuk afleggen via de openbare weg, en precies daar is het levensgevaarlijk. Die borden zullen normaal gezien op het einde van de maand eindelijk toekomen zodat zij kunnen worden geplaatst.

Het zou misschien een goed idee zijn om dergelijke borden over Vlaanderen en trouwens over heel België te verspreiden. Ik kreeg graag uw mening daaromtrent.

**01.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, de cijfers die mevrouw Vautmans aanhaalt in haar vraag geven in wezen aan dat wij in de goede richting evolueren aangezien het aantal slachtoffers onder de ruiters daalt. Er moet evenwel nader worden bekeken wat die cijfers inhouden. Het kan immers ook gaan over "eenzijdige" ongevallen, zoals wij dat in ons jargon zeggen, waarbij geen motorvoertuig is betrokken. Uit de cijfers kan evenmin worden afgeleid wie precies aan de basis ligt van het ongeval.

De voorkeur gaat ernaar uit dat ruiters uiteraard vooral gebruikmaken van ruiterpaden en landelijke wegen en zo weinig mogelijk van drukke verkeerswegen. Ik ben mij er echter van bewust dat het soms niet anders kan. U gaf het voorbeeld van Hasselt waar men een deel van de weg moet gebruiken. Het is niet altijd mogelijk om uitsluitend de eigen paden te gebruiken. Ik ben het volkomen met u eens dat autobestuurders bijzonder attent moeten zijn en zeker en vast moeten vertragen wanneer zij een paard met ruiter of een ingespannen paard naderen.

U vroeg wat ik ter zake kan doen. Mevrouw Vautmans, ik engageer mij om het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid te gelasten om na te gaan op welke manier de aandacht van de autobestuurders bij voorkeur kan worden gevestigd op de problemen die kunnen ontstaan door ruiters en paarden op de weg. Die vraag zal formeel aan het BIVV worden gericht.

**01.03** **Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, in naam van de vele ruiters in ons land dank ik u voor uw engagement. Mag ik erop rekenen dat u mij op de hoogte houdt van het antwoord van het BIVV?

**01.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Dat is afgesproken.

courtoisie dans le trafic.

Le secrétaire d'État est-il au courant de ce problème? Envisage-t-il de le mettre en exergue par une campagne de sensibilisation, par exemple dans le cadre des examens de conduite théoriques à l'école?

En ma qualité de présidente du conseil communal de Hasselt, j'ai préconisé l'installation de panneaux de circulation sur les tronçons de la voie publique qui relient les pistes cavalières entre elles, ce qui sera bientôt chose faite. Le secrétaire d'État pense-t-il que cette mesure pourrait être appliquée plus largement?

**01.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Les chiffres cités indiquent une évolution favorable, étant donné que le nombre de victimes baisse. Ces accidents doivent toutefois aussi être analysés à la lumière des circonstances spécifiques dans lesquelles ils se sont produits.

Les cavaliers doivent évidemment utiliser de préférence les pistes cavalières et rurales, ce qui n'est toutefois pas toujours possible. Les automobilistes doivent, en effet, redoubler de prudence à l'approche de chevaux. Je demanderai officiellement à l'Institut belge pour la sécurité routière d'examiner quelle est la meilleure manière de sensibiliser les automobilistes à cette question.

**01.03** **Hilde Vautmans** (Open Vld): Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse et j'espère qu'il m'informerera de la réponse de l'IBSR.

**01.04** **Etienne Schouppe**,



secrétaire d'État: Je n'y manquerai pas.

Le **président**: Monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi une petite boutade. Au point 8, il est question du gilet de sécurité pour les automobilistes, je suppose qu'on ne va pas l'imposer pour les chevaux.

De **voorzitter**: Ik veronderstel dat men de veiligheidsvest voor paarden niet verplicht zal maken.

**01.05 Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, dat dragen wij al geregeld hoor. Als wij 's ochtends vroeg vertrekken dragen wij een fluorescerend vestje.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**02 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de car-pass" (nr. 9770)**

**02 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le car-pass" (n° 9770)**

**02.01 Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, u kent de car-pass ongetwijfeld. Een recent onderzoek, in opdracht van de vzw Car-Pass, bij autobezitters en kopers van een tweedehandsvoertuig, wijst op een grote onbekendheid bij het grote publiek.

**02.01 Hilde Vautmans** (Open Vld): Une enquête récente a révélé que les propriétaires et les acquéreurs d'un véhicule d'occasion sont à peine informés de l'obligation de fournir un Car-Pass à l'achat d'un véhicule de seconde main. Selon une enquête de Test-Achats, un acheteur sur cinq d'un véhicule d'occasion n'aurait pas reçu de Car-Pass en 2007.

Slechts 2% van de ondervraagden zou weten dat er door de verkoper een car-pass afgeleverd moet worden, op straffe van nietigheid, wanneer men een tweedehandswagen verkoopt of wanneer men die zou kopen. Slechts een vierde had er al eens van gehoord, maar twee derde legde de band met de kilometerfraude. Test Aankoop heeft ook een enquête gedaan, waaruit bleek dat in 2007 een op de vijf kopers van een tweedehandsauto geen car-pass ontvangen zou hebben.

Les jeunes achètent souvent un véhicule d'occasion pour des raisons financières. Il serait donc utile d'inscrire l'obligation de fournir un Car-Pass dans le cours de théorie du permis de conduire B. Des campagnes de sensibilisation par le biais d'affiches le long des routes ou de spots spécifiques à la télévision seraient également les bienvenues.

Mijnheer de staatssecretaris, ik hoef u niet te zeggen dat dat een ernstig probleem is, zeker wanneer men kijkt naar het aantal verkochte tweedehandsauto's. In 2007 werden er meer tweedehandsauto's, maar liefst 654.480, dan nieuwe auto's, 524.795, verkocht. Vooral jongeren schaffen zich een tweedehandsauto aan, om de evidente reden dat tweedehandsauto's gewoon iets goedkoper zijn. Daarom wil ik u vragen of het mogelijk is om tijdens de opleiding en het theoretische rijexamen iets op te nemen over de car-pass. Wij geven nu het theoretische rijexamen ook in die scholen. Ik meen dat wij er de jongeren attent op moeten maken dat de car-pass hen heel veel kan helpen.

Ik heb de volgende vragen. Ten eerste, bent u bereid om de car-pass op te nemen in de theoretische leerstof?

Le secrétaire d'État est-il disposé à prendre de telles initiatives et envisagerait-il de prendre d'autres mesures? Estime-t-il qu'il conviendrait d'intensifier les contrôles des vendeurs de véhicules qui refusent de collaborer au Car-Pass? Envisage-t-il de prendre des mesures en collaboration avec le ministre pour l'Entreprise? Estime-t-il également qu'un système

Ten tweede, hoe denkt u de naambekendheid van de car-pass te vergroten bij het grote publiek? Via het BIVV? Via affiches, zendtijd of andere maatregelen?

Ten derde, uit het jaarverslag van Car-Pass blijkt eveneens dat meer dan 4.516 professionelen sinds de inwerkingtreding van de car-pass, eind 2006, nog steeds geen gegevens bezorgd hebben. Zij zijn daartoe, krachtens de wet, nochtans verplicht. Bent u van oordeel dat er meer toezicht moet komen op de professionelen in de autosector,

gekoppeld aan een effectieve vervolging en bestraffing van de ondernemingen die weigeren mee te werken aan het car-pass-systeem? Ik meen dat u daarvoor best zou samenwerken met onze minister van Ondernemen.

Ten laatste, u weet dat de handel niet binnen onze landsgrenzen blijft. Er worden ook tweedehandsauto's ingevoerd vanuit het buitenland. In 2007 ging het over maar liefst 51.698 auto's. Dat is ongeveer 7% van het totale aantal verkochte tweedehandsauto's in ons land. Mijnheer de staatssecretaris, bent u van oordeel dat er ook voor die categorie wagens een gelijkaardige aanpak moet komen?

**02.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Vautmans, mag ik er, ten eerste, op wijzen dat reeds op 5 november 2008 de problemen met de car-pass door de heer Jef Van den Bergh werden aangekaart? Bij voornoemde gelegenheid heb ik al een vrij omvangrijk antwoord verschaft omtrent de specifieke problemen die op dat vlak rijzen.

Ten tweede, wij moeten ook voor ogen houden dat de reglementering betreffende de car-pass in feite tot het domein van de handelspraktijken behoort, meer bepaald tot het domein van de consumentenbescherming. Ze behoort in wezen niet zozeer tot het domein van de mobiliteit of de verkeersveiligheid. Wanneer u derhalve over het toezicht op de professionelen van de sector spreekt, moet ik u wel naar de minister van Ondernemen, die u ongetwijfeld heel goed bekend is, verwijzen.

Het is evenwel duidelijk dat een initiatief dat de heer Van Quickenborne dienaangaande zou nemen, uiteraard door ons volledig zou worden ondersteund. Wij zouden onze volle medewerking aan een dergelijk initiatief verlenen.

Ten derde, ik moet ook aanstippen dat de beheerders van de car-pass, ter gelegenheid van een gesprek dat ik een veertiental dagen geleden met hen heb gehad, mij ook dezelfde vragen – indien niet vormelijk, dan wel inhoudelijk – hebben gesteld die hier vandaag aan de orde zijn. Ik heb bij voornoemde gelegenheid duidelijk aan hen beloofd dat de administratie van de FOD Mobiliteit de aangesneden punten sowieso zal bestuderen en onderzoeken.

Niettemin zou ik nog een aantal elementen ter vervollediging willen toevoegen aan wat tot nu toe werd gezegd.

Ten eerste, mag ik erop wijzen dat sedert februari 2009 op het tweedehandskeuringsbewijs – mijnheer Van den Bergh, u zult zich herinneren dat ik dat destijds heb aangekondigd – een duidelijke en zichtbare vermelding wordt gedrukt die de toekomstige koper waarschuwt voor het feit dat het voertuig in geen enkel geval zonder car-pass mag worden verkocht?

Dat was in het verleden een probleem. Voorstaand engagement hebben wij toen genomen. Ondertussen moet de uitvoering ervan ook werkelijkheid zijn.

Zo zullen alle verkopers worden gedwongen om hun houding ter zake te wijzigen. De aandacht van de koper zal sowieso op het vragen van de car-pass worden gevestigd. Aan voornoemde intentie wordt een

identique devrait être instauré à l'étranger pour lutter contre la fraude kilométrique des véhicules d'occasion importés?

**02.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le 5 novembre 2008, j'ai déjà répondu à une question similaire qui m'était posée par M. Van den Bergh.

La réglementation relative au Car-Pass relève du domaine des pratiques commerciales et plus particulièrement de la protection de la consommation. Pour ce qui est du contrôle exercé sur les professionnels de ce secteur, je vous renvoie au ministre pour l'Entreprise. Il va sans dire que nous apporterons notre soutien à une initiative du ministre Van Quickenborne. Il y a environ deux semaines, les gestionnaires de Car-Pass m'ont posé les mêmes questions. Je leur ai alors promis que l'administration du SPF Mobilité examinerait tous les aspects évoqués dans leurs questions.

Depuis ce mois-ci, une mention clairement visible avertissant les futurs acheteurs que tel véhicule ne peut en aucun cas être vendu sans Car-Pass est apposée sur le certificat de visite de tout véhicule d'occasion. Ainsi, les vendeurs seront obligés d'adopter une autre attitude. Une campagne d'information ciblée sera menée parallèlement. Au demeurant, Car-Pass organise elle-même des campagnes d'information et à intervalles réguliers, elle organise aussi des séances d'information à l'intention des professionnels. Vous trouverez sur son site web toute information utile et son help-desk répond aux appels téléphoniques et aux courriels.

doelgerichte informatiecampagne gekoppeld.

Car-Pass zelf voert informatiecampagnes. Zo werd tijdens de zomermaanden een nationale radiocampagne opgezet en wordt er geadverteerd in autotijdschriften en op de populairste websites waarop tweedehandswagens te koop worden aangeboden. In de autokeuringscentra en bij de DIV-antennes zijn er informatiefolders ter beschikking omtrent wat er moet gebeuren met de tweedehandswagens.

Voor de professionelen organiseert Car-Pass op geregelde tijdstippen informatiesessies.

Zowel het grote publiek als de vaklui kunnen alle nuttige informatie vinden op de website en eventuele vragen stellen per mail of per telefoon. De helpdesk van Car-Pass beantwoordt tientallen telefonische oproepen en mails per dag.

Car-Pass kan dus zelf een aantal initiatieven nemen op het vlak van de communicatie en de media die daar het meest geschikt voor zijn. Wanneer bijvoorbeeld het BIVV tv-spots uitzendt via de openbare omroep, dan dient het ook de tarieven te betalen die voor boodschappen van algemeen nut van toepassing zijn.

Voor het overige zult u begrijpen dat de afficheborden langs de autosnelwegen in de eerste plaats bedoeld zijn voor verkeersveiligheidscampagnes.

Tot slot, u raakt het probleem aan van de ingevoerde tweedehandstvoertuigen, die uiteraard niet over een car-pass beschikken en waarbij eventuele fraude met de kilometerteller dus niet nagegaan kan worden. Dat vereist, zoals u trouwens zelf hebt aangemerkt, een Europese aanpak. Die problematiek zal dus ook moeten worden opgenomen door mijn collega bevoegd voor Ondernemen, die ik daarin ook voort zal steunen.

**02.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij dat u de mensen van Car-Pass hebt ontmoet. Ik heb hen natuurlijk eveneens gesproken, vandaar dat ik hun vragen hier voorleg.

Mijn ontmoeting met hen vond al lang geleden plaats. Het spijt mij dat ik de vraag van collega Van den Bergh niet heb opgemerkt. Mijn vraag heb ik opgesteld op 20 oktober, dus ik begrijp niet waarom mijn vraag niet aan de vraag van de heer Van den Bergh werd toegevoegd. Het zal ergens zijn blijven liggen, bij mij of ergens anders. Ik zal het antwoord aan collega Van den Bergh sowieso nalezen.

Ik blijf wel ook een beetje op mijn honger. Internationaal gezien begrijp ik wel dat de contacten verlopen via de minister van Ondernemen, minister Van Quickenborne, die ik goed ken en met wie ik de nodige contacten zal leggen.

De aandacht van de jongeren daarop vestigen zou echter wel in de scholen kunnen gebeuren. De jongeren krijgen immers de mogelijkheid om het theoretisch rijexamen op school te halen. Het kost niets om daar enkele zinnen aan toe te voegen. Op die manier

Car-Pass peut donc prendre elle-même des initiatives sur le plan de la communication. Lorsque l'IBSR diffuse des spots télévisés par le biais d'une chaîne publique, il paie ceux-ci aux tarifs en vigueur pour les messages d'intérêt général. Les panneaux d'affichage situés en bordure des autoroutes sont avant tout destinés aux campagnes de sécurité routière.

Les véhicules d'occasion importés n'ont pas de Car-Pass. Il est donc impossible de vérifier si le compteur kilométrique a éventuellement été l'objet d'une fraude. Ce point nécessite effectivement une approche européenne. Le ministre pour l'Entreprise devra prendre des initiatives et je lui apporterai mon soutien.

**02.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): Je me réjouis d'entendre que le ministre a rencontré les responsables de Car-Pass. Je relirai la réponse qui a été faite à M. Van den Bergh.

Toutefois, je reste sur ma faim en ce qui concerne certains points. Sur le plan international, les contacts se déroulent par le biais du ministre Van Quickenborne. Je le contacterai. Il serait possible d'attirer l'attention des jeunes sur le Car-Pass à l'école, puisqu'ils peuvent y présenter l'examen de conduite théorique. L'ajout de quelques phrases ne coûterait rien. Il suffirait que le secrétaire d'État se concerta avec les ministres de l'Éducation et de la Mobilité des Communautés. Je

bereiken we onmiddellijk de jongeren die hun rijbewijs behalen, zonder een dure affichecampagne, zonder dure sensibiliseringscampagne.

présume qu'il le fera puisque je le vois approuver de la tête.

Het enige wat er daarvoor volgens mij moet gebeuren, is dat u een goed overleg voert met de ministers van Onderwijs en de ministers van Mobiliteit van de verschillende Gemeenschappen. Ik zie u knikken, dus ik neem aan dat u dat zult doen, mijnheer de staatssecretaris.

**02.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik hoop het, ja.

**02.05** **Hilde Vautmans** (Open Vld): Dank u wel.

**02.06** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Denkt u dat ze naar mij zullen luisteren?

**02.07** **Hilde Vautmans** (Open Vld): Luisteren niet, maar ik kan hen een beetje helpen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

### **03** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Hilde Vautmans** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verlaging van de alcohollimiet voor jonge automobilisten" (nr. 9771)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorstel om het toegelaten alcoholgehalte voor jonge bestuurders op 0,2 promille te leggen" (nr. 10161)

### **03** **Questions jointes de**

- **Mme Hilde Vautmans** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réduction de l'alcoolémie autorisée chez les jeunes automobilistes" (n° 9771)

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la proposition de fixer à 0,2 pour mille le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes conducteurs" (n° 10161)

**03.01** **Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik blijf hier aan het woord. Alles is een beetje samengekomen, mijnheer de staatssecretaris. Dit gaat over een ander punt van uw beleid, met name de alcohollimiet voor jonge automobilisten.

**03.01** **Hilde Vautmans** (Open Vld): Fin novembre, le secrétaire d'État a proposé une nouvelle fois d'abaisser à 0,2 pour mille le taux d'alcool autorisé pour les jeunes automobilistes.

Eind november hebt u voorgesteld om de alcohollimiet voor jonge automobilisten opnieuw te verlagen tot 0,2 promille. U had dat al eens geprobeerd in april en dit heeft toen heel veel protest uitgelokt. Ook nu weer zijn er van alle jongerenverenigingen, van jong-VLD en zelfs van jong-CD&V - en nu kijk ik naar collega Van den Berghe - reacties gekomen. Ik heb vorige week de cijfers nog eens van u gekregen en het is een feit dat 60% van de fatale ongevallen zich tijdens weekends voordoet. Daarom zijn dat allemaal geen onervaren of dronken chauffeurs.

Il est indéniable que 60 % des accidents mortels se produisent pendant les week-ends, mais la dernière campagne Bob a démontré que le nombre d'alcootests positifs est trois fois plus élevé parmi les plus de 40 ans. Je demande au secrétaire d'État de ne pas prendre de mesures discriminatoires sur la base du sexe, de l'âge ou de l'expérience au volant.

De laatste bob-campagne heeft aangetoond dat veertigers drie keer meer positief blazen dan de jongeren. Het is eigenlijk een kwestie van sensibilisering bij iedereen; ook bij jongeren, maar niet alleen bij jongeren. Ik zou u willen vragen om in het beleid geen discriminerende maatregelen te nemen op basis van geslacht, op basis van leeftijd, op basis van ervaring achter het stuur. Ik denk dat het allemaal een stukje te maken heeft met mentaliteit en

Pourquoi le secrétaire propose-t-il à nouveau d'abaisser le taux

verantwoordelijkheidsgevoel.

Waarom stelt u opnieuw voor om die alcoholimiet specifiek voor jongeren te verlagen? Wat verstaat u dan onder jongeren? Waarom focust u met die nieuwe maatregel alleen maar op jongeren? Is het niet beter om meer controles uit te voeren op de bestaande regels in plaats van nieuwe regels uit te vaardigen? Zult u werk maken van een snelle en makkelijk toepasbare drugstest? Mijn vraag dateert van 1 december, maar ik weet dat u ter zake nieuwe verklaringen hebt afgelegd.

**03.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, ik sluit mij graag aan bij collega Vautmans.

Ik heb hieromtrent een standpunt ingenomen bij de bespreking van de beleidsnota in november en in april of mei. Dat is bekend. De verlaging van 0,5 naar 0,2 promille specifiek voor beginnende bestuurders lijkt mij niet echt wenselijk.

Er wordt gewezen op de cijfers, maar als ik die cijfers beter bekijk, valt bijvoorbeeld ook een groot onderscheid op tussen jongens en meisjes. Blijkbaar zijn onervaren vrouwelijke bestuurders veel minder betrokken bij weekendongevallen dan beginnende mannelijke bestuurders. Als we op basis van dergelijke gegevens werken, moeten we op dat vlak dan ook een onderscheid maken?

Ik wil nogmaals vragen op basis van welke objectieve gegevens deze maatregel gerechtvaardigd zou zijn. Ik wil er ook voor pleiten om een algemene regel te blijven hanteren en die veel strikter te handhaven. Het heeft volgens mij weinig zin als we vaststellen dat buiten de bob-campagnes nog ongeveer 10% van de gecontroleerde automobilisten positief blaast. Ik denk dat er nog heel veel werk aan de winkel is om de bestaande maatregel aan te passen.

**03.03** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vautmans, mijnheer Van den Bergh, het is juist dat ik het idee om de 0,2 promille in te voeren reeds heb meegegeven bij de voorstelling van mijn vorige beleidsnota en dat ik dat idee in mijn beleidsnota van dit jaar heb hernomen.

Ik heb bij de besprekingen over dit item ook kunnen vaststellen dat de meningen over dit voorstel verdeeld zijn en dat er vooral van de jongerenorganisaties protesten komen, wat mij logisch lijkt. De beginnende bestuurders moeten immers vooral bij de jongeren worden gezocht. U zult echter ook begrijpen dat ik toch wel wat reacties krijg van ouders en grootouders die in de weekends dikwijls bange nachten beleven in afwachting dat zoonlief of dochterlief thuiskomt.

Ik vrees dat wij niet buiten een aantal harde feiten kunnen, wanneer we het hebben over een lagere alcoholimiet voor nieuwe bestuurders.

d'alcool autorisé spécifiquement pour les jeunes? Qu'entend-il par jeunes? Ne serait-il pas préférable d'intensifier les contrôles au lieu de décréter de nouvelles mesures? Un test de détection de drogue rapide et facilement applicable sera-t-il mis en place?

**03.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Comme on le sait, j'ai pris position lors de l'examen de la note de politique générale du ministre. Il ne me paraît pas souhaitable d'abaisser l'alcoolémie autorisée chez les jeunes automobilistes de 0,5 à 0,2 pour mille. Par ailleurs, il ressort par exemple des statistiques que les conductrices inexpérimentées sont sensiblement moins impliquées que les conducteurs néophytes dans des accidents du week-end. Ne conviendrait-il pas, dès lors, d'établir dans ce domaine une distinction entre les femmes et les hommes?

Sur la base de quelles données objectives cette mesure serait-elle justifiée? Je préconise de continuer à se référer à une règle générale et d'appliquer cette règle beaucoup plus sévèrement. Abstraction faite des campagnes Bob, le test de l'haleine est encore positif chez 10 % environ des automobilistes contrôlés.

**03.03 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: J'ai repris l'idée du 0,2 pour mille de ma précédente note de politique générale. Il est logique que les organisations de jeunes protestent, mais il est aussi indéniable que les parents et les grands-parents vivent des nuits d'angoisse pendant les week-ends.

Une série de dures réalités s'imposent à nous.

Les recommandations de la Commission européenne et l'*European Transport Safety*

Uiteraard zijn er de aanbevelingen van de Europese Commissie, die al dateren van januari 2001 en van de European Transport Safety Council, het ETSC, die allebei pleiten voor 0,2 promille voor de nieuwe bestuurders. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid hebben ook dergelijke maatregelen voorgesteld. Voorts zijn er nog ontelbare studies en onderzoeken die de aanbevelingen wetenschappelijk ondersteunen.

Waarom wordt gepleit voor de invoering van de 0,2% promille voor nieuwe, vooral jonge bestuurders? In de studies verwijst men vooral naar het gebrek aan rijervaring die de rijtaak bemoeilijkt. De gewone toegestane alcoholpromillage van 0,5 promille voor ervaren chauffeurs heeft evenwel een groter negatief effect op het rijgedrag van chauffeurs met geringe rijervaring. Voor niet-ervaren bestuurders zou bijgevolg best een lagere alcohollimiet gelden. Reeds vanaf 0,2 promille is er al een licht effect dat voor niet-ervaren bestuurders groter is dan voor ervaren bestuurders.

Ik heb het nog niet gehad over het fenomeen van het rijden onder invloed gedurende de weekendnachten en de daaraan verbonden risico's die meer van toepassing zijn op jonge bestuurders, gelet op het gebrek aan ervaring, de vermoeidheid, de duisternis, het minder goed anticiperen op bepaalde verkeerssituaties, gaande zelfs tot het bewust nemen van zekere risico's.

U moet erkennen, collega's, dat jonge bestuurders tussen 18 en 24 jaar twee of drie keer oververtegenwoordigd zijn in de ongevallen. Ik hoor dikwijls de woorden discriminatie en stigmatisering vallen. Er wordt zelfs verwezen naar het feit dat nieuwe bestuurders een drie keer duurdere verzekeringspremie moeten betalen en dat zij harder worden aangepakt wanneer zij een overtreding begaan in de eerste twee jaar na het behalen van hun rijbewijs.

Ik zou zeggen: daar is reden toe. De reacties van de verzekeringsmaatschappijen geven duidelijk aan dat er een geheel van objectieve vaststellingen is. We kunnen stellen dat wie zich in diezelfde situatie bevindt op dezelfde wijze behandeld moet worden. De gestrengheid is dus niet lukraak uitgedacht. Het is volgens mij een toepassing van het gelijkheidsbeginsel en heeft zeker niets te maken met discriminatie of stigmatisering.

Natuurlijk focus ik niet alleen op nieuwe maatregelen voor jonge of nieuwe chauffeurs. In mijn beleidsnota heb ik een heel aantal voorstellen gedaan, onder andere de invoering van 0,2 promille voor professioneel vervoer en voor motorrijders. In een apart luik over controles en vervolging heb ik meer specifiek gepleit voor meer controles op rijden onder invloed van alcohol en drugs, op snelheid, op het dragen van de veiligheidsgordel, en dat in combinatie met meer sensibilisatie.

Ik pleit overigens ook voor een hervorming van de rijopleiding.

Ten slotte, de huidige wetgeving inzake rijden onder invloed van alcohol zal worden gemoderniseerd door de vereenvoudiging van de voorafgaande testbatterij, de invoering van speekseltesten, en speekselanalyse. Ik kan u zeggen dat de gespecialiseerde werkgroep op dit ogenblik het wetsontwerp aan het afwerken is. Ik hoop zeer

*Council* préconisent une limite de 0,2 pour mille pour les jeunes conducteurs. Les états-généraux de la sécurité routière et la Commission fédérale de la sécurité routière ont formulé la même proposition.

D'innombrables études étayent scientifiquement ces recommandations. Il est surtout fait mention du manque d'expérience de la conduite. Au taux d'alcoolémie habituel de 0,5 pour mille, l'incidence négative sur la conduite automobile est plus importante et c'est pourquoi il s'indique d'imposer un taux d'alcoolémie inférieur aux automobilistes non expérimentés. À partir de 0,2 pour mille, un effet léger, plus important pour les conducteurs non expérimentés que pour les automobilistes expérimentés, s'observe déjà.

Les risques dus à la conduite sous influence pendant les nuits de week-end sont plus importants pour les jeunes conducteurs en raison de leur manque d'expérience, de la fatigue, de l'obscurité, d'une moindre capacité à anticiper certaines situations routières et même de la prise délibérée de certains risques. Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans sont deux à trois fois plus nombreux à être impliqués dans des accidents.

Il est fait état de discriminations et l'on se réfère aux primes d'assurances nettement plus élevées pour les nouveaux conducteurs et aux peines plus sévères lorsqu'ils commettent une infraction dans les deux ans suivant l'obtention du permis de conduire.

Je pense que cela se justifie. Toute personne se trouvant dans la même situation doit être traitée de la même façon. Cela n'a rien à voir avec de la discrimination ou une éventuelle stigmatisation.

binnenkort daarmee naar het Parlement te kunnen komen.

Tot daar mijn antwoord, mijnheer de voorzitter.

Chacun peut lire dans ma note de politique générale que je souhaite certes prendre des mesures axées sur les jeunes mais aussi des mesures ciblant certaines catégories spécifiques d'usagers de la route et se situant dans différents domaines politiques.

La législation actuelle sur la conduite sous influence de l'alcool sera modernisée. Un groupe de travail spécialisé prépare le projet y afférent que j'espère pouvoir venir présenter très prochainement au Parlement.

**03.04 Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, als ik uw uitgebreid antwoord samenvat, mag ik daaruit opmaken dat u hiermee inderdaad doorgaat?

**03.04 Hilde Vautmans** (Open Vld): Si j'ai bien compris, le secrétaire d'État a donc l'intention de continuer à explorer cette voie.

**03.05** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik heb niet gezegd dat ik ermee doorga. Ik heb gezegd, zoals ik dat trouwens vroeger al heb aangekondigd, dat ik dat verder ernstig wil laten bestuderen om absolute zekerheid te hebben.

**03.05 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je souhaite faire poursuivre l'examen du problème afin de savoir exactement à quoi m'en tenir.

Ik wil ook voor de beroepchauffeurs - taxi-, bus- en vrachtwagenchauffeurs - met strengere normen naar buiten komen. Dat ligt op dit ogenblik ter studie. Ik heb die piste dus nog niet verlaten. Dat is juist.

**03.06 Hilde Vautmans** (Open Vld): Dan kan ik alleen maar reageren namens Open Vld en Jong Vld. Wij betreuren dat heel erg, want wij vinden dat men daarmee vooral de jongeren stigmatiseert en viseert.

**03.06 Hilde Vautmans** (Open Vld): Je regrette que les jeunes soient stigmatisés et visés. Jusqu'à présent, aucune influence mesurable de la mesure envisagée sur le comportement au volant n'a été enregistrée. Nous ne disposons pas davantage d'études qui le démontrent. De telles mesures n'existent quasiment pas à l'étranger et je ne vois pas pourquoi les mesures devraient être plus strictes en Belgique.

U zegt dat 0,2 promille minder invloed op het rijgedrag heeft dan 0,5 promille. Ik dacht dat de alcoholimiet precies was vastgesteld omdat het omzeggens geen meetbare invloed op het rijgedrag had. Als u nu zegt dat het daarop wel invloed heeft, wil ik die studie wel eens zien.

La conduite sous l'influence de l'alcool et des drogues doit être prohibée mais cela ne concerne pas que les jeunes.

Ik denk dat men ook internationaal moet kijken. Ik zou het betreuren mochten wij als enigen weer veel strenger zijn. Rijden en drinken gaan volgens mij niet samen. Men doet er goed aan om controles uit te voeren en Bob-campagnes op te zetten. Hetzelfde geldt voor drugs. Ook rijden en drugs gaan niet samen. Daar zijn de nodige stappen ondertussen gezet.

Ik zou het heel erg betreuren mocht u enkel de jongere of de nieuwe chauffeurs viseren. Zoiets kan niet op onze goedkeuring rekenen.

**03.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

**03.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Les jeunes sont effectivement surreprésentés dans les statistiques en matière d'accidents et il convient donc de prendre des mesures les visant

Ik wil daarbij een aantal kanttekeningen maken. Jongeren zijn inderdaad oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken en een aantal gepaste maatregelen is wel degelijk te verantwoorden, zonder

dat die daarom discriminerend moeten worden genoemd. Als er een probleem rijst, dringen zich immers maatregelen op.

Ik wil echter een belangrijke nuance maken. Men mag niet iedereen over dezelfde kam scheren. Die driemaal hogere vertegenwoordiging situeert zich bijna uitsluitend bij het mannelijke deel van die doelgroep en niet bij het vrouwelijke deel. Men veralgemeent soms wat snel bepaalde uitspraken.

Uit de cijfers van de alcoholcontroles blijkt dat het aantal overtreders van de limiet hoofdzakelijk vijfendertigplussers zijn en dat jongeren over het algemeen vrij goed vertrouwd zijn met het principe van de Bob-campagnes, waarbij een Bob wordt aangeduid binnen een vriendengroep om zodoende op een verantwoorde manier op stap te kunnen gaan. Moeten wij dan net die doelgroep het etiket opplakken van mogelijk te veel alcoholgebruik waarvoor strengere limieten absoluut nodig zijn?

Verder onderzoek is inderdaad noodzakelijk. We zouden vooral eens een analyse moeten maken van de weekendongevallen. Wat zijn de oorzaken? Heeft alcohol wel een belangrijke invloed of speelt eerder vermoeidheid en drugsgebruik? We zullen het daarover straks nog hebben wanneer ik mijn vraag over de drugstesten stel.

Mogelijks zijn dat toch wel factoren die een veel grotere rol spelen dan alcohol bij jonge chauffeurs.

Tot slot nog een bedenking. U hebt als doelstelling vooropgesteld – dat vind ik een zeer goede doelstelling – om te komen tot een op tien chauffeurs die jaarlijks gecontroleerd zouden moeten worden op alcoholgebruik in het verkeer. Ik denk dat we vandaag nauwelijks aan de helft komen, waarschijnlijk zelfs nog minder. Ik denk niet dat we een op twintig halen. Als we een dergelijke kwantsprong willen realiseren inzake het opdrijven van het aantal alcoholcontroles, moeten we die alcoholcontroles zo eenvoudig mogelijk maken. We moeten dus vermijden dat een politieagent bij dergelijke controles vooraf moet uitzoeken of het een jonge chauffeur is of een beginnende chauffeur met weinig ervaring alvorens hij die controle gaat uitvoeren. Op die manier maken we de controles immers complexer en zullen we het moeilijk hebben om die doelstelling van meer controles te realiseren. Dat zijn een aantal elementen die mee in overweging moeten worden genomen.

Wat onze buurlanden betreft, in Nederland bestaat een dergelijke maatregel voor beginnende chauffeurs. Het zou nuttig kunnen zijn om in het onderzoek naar de effecten dat momenteel loopt eens te kijken of dit resultaten heeft. Ik hoor dat men aan Nederlandse zijde ook vraagtekens plaatst bij het nut van deze maatregel en het effect dat die maatregel heeft op het complexer maken van de alcoholcontroles in het algemeen.

**03.08** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer de voorzitter, ik wil vooraf op twee zaken wijzen. Ten eerste, de enige instelling die regelmatig op de problematiek terugkomt en aandringt om naar 0,2 promille te gaan is de European Transport Safety Council onder voorzitterschap van iemand die u wel kent, met name de heer Herman De Croo. De heer De Croo zal dan eens moeten beslissen wat hij wil. Hij zal moeten kiezen.

spécifiquement. Il ne faut toutefois pas mettre tout le monde dans le même panier. Ce sont surtout les hommes qui sont responsables d'accidents et le nombre d'alcootests positifs est particulièrement élevé parmi les personnes de plus de 35 ans. C'est pourquoi il serait inopportun de viser le groupe des jeunes. Il est indispensable de poursuivre les études.

J'estime que l'objectif visant à contrôler un chauffeur sur dix par an est utile. Si nous voulons réaliser une telle augmentation du nombre de contrôles d'alcoolémie, il faudra veiller à ce qu'ils soient les plus simples possibles.

Au Danemark, une mesure identique a été prise à l'égard des jeunes et il serait utile de s'informer d'abord des résultats qui y ont été enregistrés.

**03.08** **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Le seul organisme qui prône une alcoolémie maximale autorisée de 0,2 pour mille est le European Transport Safety Council que préside M. Herman De Croo. Il



Ten tweede, als het inderdaad juist is dat er een verschil is in gedrag tussen jongens en meisjes, dan kunt u mij moeilijk vragen om de jongens te gaan discrimineren ten opzichte van de meisjes. Als de meisjes toch niet drinken, kan het geen problemen geven. Het zijn alleen diegenen die drinken die eventueel in het vizier kunnen lopen.

Ik herhaal dat ik deze vragen in alle duidelijkheid gesteld heb aan het Instituut voor de Verkeersveiligheid. Ik wacht de voorstellen af. Ik noteer dat er in elk geval geen negatieve bemerkingen gemaakt worden met betrekking tot het beroepsvervoer. Dat vind ik toch wel goed. U weet dat de eis van de vervoerfederaties nultolerantie is. Dat vind ik sowieso goed.

Ik wacht af wat me uiteindelijk zal worden voorgesteld. U moet echter wel begrijpen dat ik steeds zoek om tegemoet te komen aan de fundamentele vraag die de Staten-generaal vooropgesteld heeft, namelijk te dalen tot maximaal 750 doden in 2010 en maximaal 500 doden op onze wegen in 2015. Het zal niet zijn met een laisser-allierpolitiek dat wij dat cijfer naar beneden zullen halen. Ik weet dat het gevoelig ligt. Ik heb daarvoor alle begrip. Ik herhaal dat ik de suggesties afwacht en op basis daarvan definitieve voorstellen zal doen.

Mevrouw Vautmans, men zal dan politiek moeten beslissen. Het kan zijn dat er een partij is die er niet mee akkoord gaat. Wij zullen dat echter zien als het zover is. Dan zal iedereen eieren voor zijn geld moeten kiezen. Op dat ogenblik zullen wij dus zien wat de verantwoordelijkheidszin is die aan de dag gelegd wordt of niet aan de dag gelegd wordt.

In elk geval, in afwachting daarvan ga ik door, zeker met het professioneel vervoer. Ik kan u wel verzekeren dat daar waar ik die 0,2 reeds ingevoerd heb, er kennelijk totnogtoe niet veel reactie is.

**03.09 Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u weet dat het Parlement steeds het laatste woord krijgt.

Begrijp mij niet verkeerd, Open Vld is absoluut bereidwillig om met u mee te zoeken om het de doelstelling van minder verkeersdoden te halen. Mijn voorgaande vragen hier vandaag streven daar ook naar. U kan dus absoluut op onze medewerking rekenen.

Ik wil echter gewoon vragen dat u niet constant de jongeren viseert en stigmatiseert. Dat is mijn vraag. Ik vind dat men sowieso reeds snel zegt dat de jongeren roekeloos rijden en dergelijke. Ik ben heel blij dat u zegt dat u naar de cijfers zult kijken. Ik sluit mij aan bij de vraag van collega Van den Bergh om eens de resultaten in de buurlanden te analyseren.

Misschien moeten wij met de commissie eens afspreken om een namiddagzitting daaraan te wijden wanneer u alle resultaten hebt. Wanneer u voldoende resultaten hebt om ons te overtuigen, zullen wij uiteraard meewerken. Ik vrees echter dat ik er niet mee akkoord kan gaan om het nu in te voeren zonder die studie. Ik steun u wel in uw vraag naar onderzoek want de bekommernis delen wij, mijnheer de staatssecretaris.

faut savoir ce qu'on veut.

Si les jeunes femmes ne boivent jamais, elles n'auront pas à pâtir d'un durcissement des normes.

Personne ne m'a fait de remarques concernant la tolérance zéro que j'appelle de mes vœux dans le secteur des transports et je m'en réjouis.

J'ambitionne de faire baisser le nombre de tués sur nos routes en le ramenant de 750 en 2010 à 500 en 2015. Or ce n'est pas en laissant aller les choses que nous atteindrons cet objectif. J'attends de voir les propositions que l'on me soumettra et ensuite nous devons prendre des décisions. Nous verrons bien à ce moment-là qui assumera ses responsabilités et qui ne les assumera pas.

Dans les secteurs où j'ai déjà instauré une alcoolémie de 0,2 pour mille, personne n'a en tout cas émis la moindre protestation.

**03.09 Hilde Vautmans** (Open Vld): Nous souhaitons bien évidemment également une diminution du nombre de tués de la route, mais nous voulons par ailleurs éviter que seuls les jeunes soient stigmatisés. Je me réjouis que le secrétaire d'État soit disposé à examiner les chiffres et à étudier les résultats dans d'autres pays.

Nous pourrions peut-être y consacrer un après-midi en commission. Vous pourriez finir par nous convaincre.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**04** Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controledienst bij de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 9772)

**04** Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le service de contrôle du SPF Mobilité et Transports" (n° 9772)

**04.01** Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal kort zijn.

De controleurs van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die instaan voor het controleren van de voertuigen zodat de veiligheid op onze wegen op dat vlak kan worden gegarandeerd, zijn ongerust. De bevoegdheden van deze controledienst zouden geheel of gedeeltelijk worden overgeheveld naar de Gewesten. Er heerst bij het personeel van de dienst echter heel veel onduidelijkheid over de toekomst van hun dienst en dus ook over hun eigen toekomst. U weet dat werkzekerheid een belangrijk houvast is in tijden van een financiële crisis.

Om die reden heb ik een aantal vragen. Ten eerste, is er al enige duidelijkheid over de overheveling van bevoegdheden met betrekking tot de controledienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer? Ten tweede, welke gevolgen zal die overheveling hebben op de werknemers? Ten derde, zal de controledienst blijven bestaan? Ten vierde, kunt u de werknemers van deze FOD een beetje duidelijkheid en zekerheid verschaffen?

**04.02** Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, wat de eerste vraag van mevrouw Vautmans betreft, wijs ik erop dat het eerste pakket maatregelen voor een verdere Gewestvorming werd verwoord in een voorstel van bijzondere wet houdende institutionele maatregelen, met name in de memorie van toelichting. Het gaat om een document 4-602/1, van 5 maart 2008, van de Senaat.

Wat de activiteiten van de controledienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer betreft, kan men uit deze teksten opmaken dat volgende bevoegdheden naar de Gewesten zouden worden overgeheveld: maten, gewichten en bevestiging van de lading van de voertuigen; de technische controle langs de weg; controle op de rij- en rusttijden. Dit zijn niet allemaal bevoegdheden van die dienst. Ondertussen zijn de activiteiten rond deze aspecten van de verdere Gewestvorming evenwel stilgevallen.

Wat uw tweede vraag betreft, kan ik u het volgende zeggen. Indien er bevoegdheden worden overgeheveld, zal een deel van het personeel volgen. Aangezien er over de overheveling van bevoegdheden nog niets definitief werd beslist, is er evenmin iets over het personeel beslist. De criteria die voor de overheveling van personeelsleden zullen worden gehanteerd, zullen meer dan waarschijnlijk dezelfde zijn als bij de institutionele hervorming van 1988.

Ik breng deze criteria nog even in herinnering. Ten eerste, de personeelsleden van de dienst die wordt geregionaliseerd, worden overgeheveld. Ten tweede, als slechts een deel van de bevoegdheden van die dienst wordt overgeheveld, kunnen

**04.01** Hilde Vautmans (Open Vld): Les contrôleurs du SPF Mobilité et Transports qui contrôlent la sécurité des véhicules sont inquiets. Les compétences du service de contrôle pourraient être transférées aux Régions. L'avenir du service, et donc des travailleurs, est incertain.

Ce service sera-t-il transféré?  
Quelles seront les conséquences pour les travailleurs?

**04.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Une partie des compétences du service de contrôle sera transférée aux Régions, à savoir les poids et mesures, la sûreté de chargement, les temps de conduite et de repos et le contrôle technique routier.

La régionalisation de ces aspects est actuellement en suspens.

Lorsque les compétences auront été transférées, une partie du personnel suivra. Les critères à cet égard seront probablement identiques à ceux appliqués lors des réformes institutionnelles de 1988. Le SPF Personnel et Organisation se concertera certainement avec les syndicats et avec le SPF concerné. Ces informations ont déjà été communiquées aux contrôleurs lors de réunions de service ainsi qu'au sein du comité de concertation de base de la

personeelsleden worden toegewezen aan die bevoegdheden. Ten derde, als er geen specifieke personeelsleden kunnen worden aangewezen, wordt een beroep gedaan op vrijwilligers. Ten vierde, als er geen vrijwilligers zijn, worden degenen die het minste dienstjaren tellen, aangewezen. Ten vijfde, daarenboven moet een evenredig deel van de personeelsleden uit de ondersteuningsdiensten mee worden overgeheveld.

De FOD Personeel & Organisatie zal hierover met de vakbonden en de betrokken FOD zeker nog overleg plegen. Dit is reeds meegedeeld aan de betrokken controleurs in de dienstvergaderingen en het basisoverlegcomité van het directoraat-generaal Vervoer.

In antwoord op uw derde vraag kan ik u mededelen dat er, aangezien niet alle bevoegdheden worden overgeheveld, sowieso een controledienst zal blijven bestaan, weliswaar met enigszins aangepaste doelstellingen en taken. Het is nu evenwel niet mogelijk te bepalen hoe deze dienst er zal uitzien en wie ervan deel zal uitmaken. Ik heb er in het antwoord op de tweede vraag reeds op gealludeerd.

In antwoord op uw vierde vraag kan ik u melden dat de enige zekerheid die ik op dit ogenblik kan geven, is dat niemand zijn betrekking zal verliezen, wat in de huidige moeilijke economische omstandigheden niet zonder belang is. Bovendien zal erover worden gewaakt dat, wanneer personeelsleden naar de Gewesten moeten worden overgeheveld, deze operatie in volledige transparantie zal verlopen.

**04.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw duidelijk en omvangrijk antwoord.

Ik ben heel blij dat u verklaart dat niemand zijn betrekking zal verliezen. Dat zal heel veel mensen geruststellen.

Ik ben ook heel blij dat u meldt dat, indien er iets zal gebeuren, een en ander zal gebeuren in nauw overleg met betrokkenen.

Ik wens u heel veel succes ter zake.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

#### **05** Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "une nouvelle redevance avion" (n° 9834)

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les redevances d'aéroport" (n° 10033)

#### **05** Samengevoegde vragen van

- **de heer Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuwe vliegtaks" (nr. 9834)

- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de luchthaventaksen" (nr. 10033)

Le **président**: La question n° 9834 de M. Baeselen est retirée.

**05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question, qui date déjà du 12 janvier 2009, concerne les redevances d'aéroport. Vous étiez alors

direction générale Transport terrestre.

Étant donné que toutes les compétences ne seront pas transférées, un service de contrôle fédéral continuera à exister. Il est trop tôt pour en fournir la description.

La seule certitude que je puisse donner aujourd'hui, c'est que personne ne perdra son emploi. Il sera également veillé à ce qu'un transfert éventuel de personnel se déroule en toute transparence.

**04.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): La réponse est très claire. Je me réjouis d'apprendre que personne ne perdra son emploi et que tout se fera de manière concertée.

**05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Onlangs had u het in de pers over

interrogé dans un petit article du journal "Metro" sur d'éventuelles nouvelles "vliegtaksen", des taxes sur les avions, et vous répondez qu'une étude sur une révision éventuelle des redevances demandées aux compagnies aériennes ou aux sociétés d'exploitation des aéroports était en cours. Ces redevances serviraient à mieux financer les services de votre administration en matière de sécurité aérienne.

Par ailleurs, un projet de directive européenne est en voie d'adoption et concerne l'harmonisation des redevances dans les États membres, de façon à ce qu'elles couvrent les coûts liés à la sécurité aérienne. Si je comprends bien, l'objectif de la directive est de percevoir ces redevances.

Un débat s'est également tenu sur les taxes auxquelles le gouvernement a renoncé au mois de novembre sous la pression des gouvernements régionaux et des compagnies aériennes. Précédemment, nous avons déjà eu l'occasion d'échanger sur le montant annuel demandé à l'exploitant de l'aéroport, à savoir un montant indexé de 182.000 euros. Ce montant représente vraiment peu de choses en termes de perception publique par rapport aux voyages aériens car on avoisine les 18 millions de passagers par an.

Monsieur le secrétaire d'État, qu'en est-il de cette redevance? Comptez-vous augmenter cette redevance d'exploitation ou une autre redevance? Ou bien, procéderez-vous d'une autre façon pour financer les prestations de vos services? Enfin, comment vous profilez-vous pour répondre aux exigences futures de la directive européenne?

**05.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Snoy, d'abord, pour éviter tout malentendu, je tiens à préciser qu'il n'est pas question d'une nouvelle taxe sur le billet d'avion, même déguisée.

Vous n'ignorez pas que la Direction générale Transport aérien (DGTA) perçoit, comme la plupart des autres administrations fédérales, des redevances pour certaines prestations effectuées. Ces redevances peuvent avoir trait à la certification des avions, des ateliers de maintenance ou à la sûreté des aéroports, l'agrément des compagnies aériennes, la formation des pilotes, et autres.

Ces redevances pour la DGTA ne sont pas à confondre avec la redevance couvrant les frais de l'autorité de régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National – 182.000 euros –, ni avec les redevances perçues par Belgocontrol ou Eurocontrol auprès des compagnies aériennes pour les services de la navigation aérienne. Comme vous l'avez mentionné, madame Snoy, ces redevances pour les services de la navigation aérienne font l'objet d'une directive européenne, mais ce n'est pas l'objet de la question.

La DGTA ne recouvre actuellement qu'une partie mineure de ses frais auprès des usagers, le solde des coûts restant à charge du contribuable. Une étude sur la révision de ces redevances afin d'assurer une meilleure correspondance entre le montant des redevances à percevoir et le coût des prestations effectuées a été réalisée par l'administration.

Assez logiquement, une augmentation du taux de recouvrement des

de kwesatie van de vliegtaks en de luchthaventaksen die de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenexploitanten worden opgelegd.

Een ontwerp van Europese richtlijn betreffende de harmonisatie van de luchthaventaksen staat in de steigers.

In de maand november werd ook een debat gewijd aan de taksen waaraan de regering, onder druk van de gewestregeringen en de luchtvaartmaatschappijen, niet heeft deelgenomen.

Het bedrag dat jaarlijks aan de exploitant van Brussels Airport wordt gevraagd voor 18 miljoen passagiers (per jaar), bedraagt 182.000 euro. Bent u van plan die luchthaventaks te verhogen of zult u het anders aanpakken? Wat zult u doen met de eisen die de Europese richtlijn ons straks oplegt?

**05.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Er is geen sprake van een nieuwe belasting op vliegtuigtickets.

Het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) int retributies voor bepaalde prestaties in het kader van de certificering van vliegtuigen en van de werkplaatsen en met betrekking tot de veiligheid van de luchthavens, de erkenning van de maatschappijen en de opleiding van de piloten. Een andere retributie dekt de kosten van de economische regulerende overheid van de luchthaven Brussel-Nationaal, voor een bedrag van 182.000 euro. Andere retributies worden door Belgocontrol of Eurocontrol geïnd bij de luchtvaartmaatschappijen op grond van een Europese richtlijn. Het DGLV vordert slecht een klein percentage van zijn kosten terug bij de gebruikers, de rest blijft ten laste van de belastingbetaler.

coûts engendrera une augmentation sensible des différentes redevances. Actuellement, ces redevances sont uniquement perçues par prestation individuelle. L'étude propose de conserver ce système de redevances pour certaines prestations et d'imposer une redevance par passager et par tonne de fret couvrant un ensemble d'autres prestations afin de limiter le nombre de redevances à percevoir et les coûts administratifs qui y sont liés.

Les résultats de cette étude font actuellement l'objet de consultations avec les usagers, au nombre desquels figurent les aéroports régionaux. Ces consultations avec le secteur étant toujours en cours, il est vraiment trop tôt aujourd'hui pour parler de montants ou de dates d'entrée en vigueur. Les Régions, en tant que parties intéressées à l'établissement de toute réglementation de transport, feront l'objet d'une concertation spécifique lorsque ce projet sera davantage défini. Bien qu'elle n'ait pas été consultée officiellement, la Région wallonne a d'ores et déjà réagi négativement sur les résultats de cette étude, comme vous avez pu le lire dans la presse.

Ce projet étant encore à un stade préliminaire, les discussions devront avoir lieu afin de mettre toutes les parties d'accord.

Je tiens toutefois à ajouter que les prestations effectuées par le secteur public pour un nombre limité de sociétés commerciales ne devraient pas être supportées par le contribuable. Ce sont des prestations spécifiques que les sociétés facturent à leur clientèle "passagers" ou "marchandises". Ces prestations ne peuvent être qualifiées de "sociales". Il serait donc beaucoup plus correct que les prestations effectuées par le service public fassent l'objet d'une facturation spécifique.

**05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Je remercie le ministre pour ces précisions. Je relirai sa réponse avec intérêt pour bien faire comprendre la distinction entre ces différents types de redevances.

Comme vous, j'estime qu'il n'est pas normal que les contribuables doivent supporter le coût des activités commerciales du secteur aérien. Il faut une taxation intelligente du transport aérien, sous la forme d'une redevance ou d'une fiscalité, qui s'applique effectivement à ceux qui consomment le voyage aérien. Par ailleurs, il serait intéressant de trouver une forme de taxation qui pénalise les voyages les plus émetteurs de CO<sub>2</sub> et les plus polluants.

Je me permets de rappeler que le rail est sévèrement contrôlé pour que les subsides publics ne financent pas des activités commerciales. Il serait donc anormal que le secteur aérien bénéficie de subsides indirects ou de services publics sans les financer.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

**06 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique" (n° 9879)**

**06 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische keuring" (nr. 9879)**

**06.01 Josée Lejeune** (MR): Monsieur le président, monsieur le

Wanneer een hoger percentage van de kosten teruggevorderd zou worden, zou dat tot een gevoelige stijging van de retributies leiden. In een studie die uitgevoerd werd door mijn administratie, wordt voorgesteld deze regeling te behouden voor bepaalde prestaties en voor andere een retributie per passagier en per ton vracht op te leggen. De besprekingen met de sector daarover zijn nog aan de gang. Het Waals Gewest reageerde al afwijzend.

De prestaties die de overheid verricht voor een beperkt aantal handelsvennootschappen zouden niet mogen worden afgewenteld op de belastingplichtigen, maar zouden apart gefactureerd moeten worden.

**05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik zal trachten het onderscheid tussen die verschillende soorten retributies goed te begrijpen.

Ik vind het niet normaal dat de belastingplichtigen opdraaien voor de kosten die voortvloeien uit de commerciële activiteiten van de luchtvaartsector! Er moet een intelligent heffingssysteem komen dat van toepassing is op degenen die zulke reizen maken en dat varieert in functie van de milieufactoren.

**06.01 Josée Lejeune** (MR): Om

secrétaire d'État, nous sommes tous d'accord pour dire qu'il est primordial d'améliorer la qualité et la sécurité des véhicules en circulation. C'est la raison pour laquelle des mesures concrètes doivent être prises au niveau non seulement de la qualité de l'inspection, mais également du service rendu à l'utilisateur.

En ce qui concerne ce dernier, la presse a fait écho récemment de votre volonté d'élargir les heures d'ouverture des centres de contrôle technique. Ainsi, il serait question de permettre aux automobilistes de s'y rendre, en semaine jusqu'à 19 heures au lieu de 17 heures, ainsi que le samedi.

Il est vrai qu'il n'est pas toujours simple, vu les plages horaires proposées à ce jour, de concilier l'obligation de contrôle automobile annuel avec sa vie professionnelle et familiale. Le GOCA a été chargé de réfléchir à la question

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous cette volonté d'aller de l'avant en la matière? Avez-vous déjà pris des contacts avec les responsables du GOCA? Un calendrier a-t-il été fixé pour la mise en place de ces adaptations? Peut-on évaluer le coût de ces éventuelles adaptations? Risque-t-il de se répercuter directement ou partiellement sur les autres automobilistes? Si oui, dans quelle mesure?

**06.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Madame Lejeune, dans ma note de politique générale, j'ai prévu de mettre l'accent sur les services offerts aux utilisateurs par les centres de contrôle technique automobile en matière d'accès, de réservation et d'information. J'envisage d'élargir les heures d'ouverture des stations de contrôle technique. Par exemple, l'automobiliste pourrait s'y rendre en soirée jusqu'à 19 heures au lieu de 17 heures – ce n'est qu'un exemple, ce n'est pas encore acquis – ou le samedi, le cas échéant.

J'ai demandé au GOCA, le groupement des centres agréés, d'examiner ces propositions, entre autre pour déterminer si ces nouvelles plages horaires seraient réservées aux véhicules d'entreprise ou accessibles à tous. Le GOCA entamera également des discussions avec les organisations représentatives du personnel au sujet d'une éventuelle modification des heures d'ouverture des centres.

À votre deuxième question, je répondrai qu'en effet, nous avons pris contact à plusieurs reprises avec les responsables du GOCA à ce sujet. Ceux-ci ont entamé l'étude du dossier, notamment sur le plan organisationnel et financier.

Troisièmement, j'espère que la concertation en cours aboutira avant la fin du premier trimestre 2009. Je devrais connaître d'ici fin mars, début avril la position du GOCA. Quatrièmement, on ne peut encore évaluer le coût de ces adaptations étant donné que les projets sont encore à l'étude. Cependant, il est évident qu'un élargissement des plages d'ouverture des centres de contrôle technique n'entraînera pas une augmentation du nombre de véhicules contrôlés, tout en provoquant une augmentation des coûts d'exploitation des sociétés chargées de l'inspection technique, notamment en matière de frais de personnel. Si on élargit les plages horaires, il n'y aura pas pour cela plus de voitures mais cela donnera lieu à des coûts supplémentaires.

de veiligheid van de in het verkeer gebrachte voertuigen te verbeteren, zouden er maatregelen kunnen worden genomen met het oog op een deugdelijkere keuring en een betere dienstverlening voor de klant. Zullen de centra voor technische keuring ruimere openingstijden hanteren? Hebt u contact opgenomen met het management van GOCA? Wat is het tijdschema voor die aanpassingen, hoeveel zullen ze kosten en welke gevolgen zullen ze hebben voor de automobilisten?

**06.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Ik denk erover de openingstijden van de centra voor technische keuring te verruimen, zodat die op sommige dagen tot 19 uur of ook op zaterdag open zouden zijn. Ik heb GOCA gevraagd die voorstellen te bekijken en met de representatieve vakbonden in overleg te treden. Dat overleg zou tegen eind maart 2009 afgerond moeten zijn.

Het prijskaartje van die aanpassingen kan nog niet worden geraamd. Het aantal gekeurde voertuigen zal uiteraard niet stijgen als de openingstijden ruimer zijn, maar de personeelskosten wel; dat zal gevolgen hebben voor de tarieven van de autokeuring.

Enfin, il est évident que l'augmentation des coûts d'exploitation aura des répercussions sur les tarifs du contrôle technique – qui n'ont pas été augmentés depuis une dizaine d'années.

**06.03 Josée Lejeune (MR):** Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour ses précisions. Toutefois, il est dommage d'augmenter les coûts parce que les plages horaires sont étendues aux soirées et au samedi et de les répercuter sur l'automobiliste. Cependant, comme il l'a dit, il est important de revoir les heures d'ouverture pour les travailleurs, les ouvriers ou les PME.

Certaines personnes sont parfois dans l'impossibilité de se rendre dans ces centres durant la semaine.

Je reviendrai vers vous à la fin mars pour avoir la position définitive du GOCA. Je n'ai pas d'autre choix!

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**07 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Justitie over "de objectieve aansprakelijkheid in het verkeersrecht" (nr. 9943)**

**07 Question de M. Peter Logghe au ministre de la Justice sur "la responsabilité objective en droit de la circulation" (n° 9943)**

**07.01 Peter Logghe (Vlaams Belang):** Mijnheer de staatssecretaris, een aantal jaren geleden werd de objectieve aansprakelijkheid in de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor autovoertuigen ingevoerd, met als doel de zwakke weggebruikers beter te beschermen en meer verantwoordelijkheid op de schouders van de autobestuurder te leggen, zodat hij in het verkeer zorgzamer zou optreden en beter zou letten op de zwakke weggebruikers.

Uit cijfers die ik onder ogen heb gekregen, blijkt dat oversteekplaatsen voor voetgangers zeer gevaarlijke plaatsen blijven. Een op drie ongevallen met voetgangers doet zich daar voor. Zo waren er in 2007 op die plaatsen 230 ongevallen met zwaargewonde of dode voetgangers, waarvan 58 op oversteekplaatsen met verkeerslichten, 3 op plaatsen met agenten – men vraagt zich af hoe dat mogelijk is – en 169 op plaatsen die totaal onbeschermd zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb enkele concrete vragen.

In kringen van verzekeraars vraagt men zich dikwijls af of het mogelijk is dat de invoering van de objectieve aansprakelijkheid voor autobestuurders bij de voetgangers voor een bepaalde vorm van nonchalance zorgt, met alle kwalijke gevolgen van dien. Werd daarnaar al onderzoek gevoerd?

De cijfers gepubliceerd door Via Secura tonen aan dat het aantal letsels aan oversteekplaatsen al jarenlang gelijk blijft. Zou het nuttig zijn dat uw diensten die cijfers analyseren en daaruit eventueel conclusies trekken?

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb ook een meer politiek getinte vraag. Als blijkt dat er een verband bestaat tussen de objectieve aansprakelijkheid van autobestuurders en ongevallen bij oversteekplaatsen, zou het dan nuttig kunnen zijn om eventueel de

**06.03 Josée Lejeune (MR):** Dank u voor deze toelichting. Ik betreur dat de kosten zullen stijgen en dat die hogere kosten op de automobilisten zullen worden afgewenteld. Voor de werkende mensen is het echter wel nodig dat de openingstijden worden herzien.

Ik richt mij eind maart opnieuw tot u om het definitieve standpunt van GOCA te vernemen.

**07.01 Peter Logghe (Vlaams Belang):** La notion de responsabilité objective a été instaurée il y a quelques années dans le cadre de l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs dans le but d'améliorer la protection des usagers faibles. Les passages pour piétons restent cependant des lieux dangereux étant donné qu'un accident sur trois impliquant des piétons s'y produit.

Se pourrait-il que l'instauration de la responsabilité objective pour les automobilistes ait favorisé une certaine nonchalance du côté des usagers faibles? Dispose-t-on d'analyses portant sur les statistiques d'accidents se produisant aux abords des passages pour piétons? Si un lien devait ainsi être établi avec la responsabilité objective, ne serait-il pas plus indiqué de supprimer cette mesure et de réinstaurer une responsabilité sans faute, comme l'ont fait les pays scandinaves?

objectieve aansprakelijkheid een beetje terug te schroeven en opnieuw de zwakke weggebruikers alerter te maken voor het gevaar dat zij lopen? Of denkt men eraan de objectieve aansprakelijkheid nog verder uit te breiden en, zoals in Scandinavische landen, te evolueren naar een systeem van foutloze aansprakelijkheid op het vlak van autoaansprakelijkheid?

**07.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, aan de heer Logghe kan ik op zijn vragen het volgende antwoorden.

De objectieve of risicoaansprakelijkheid ten voordele van fietsers en voetgangers werd in ons land ingevoerd sedert 1995. Volgens dat principe worden fietsers of voetgangers bij een ongeval altijd vergoed door de verzekeraar van de tegenpartij, los van de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Bij de totstandkoming van die wettelijke regeling werd destijds uitgebreid gediscussieerd over de effecten daarvan op het gedrag van de voetgangers en de fietsers in het verkeer. Men is toen tot de conclusie gekomen dat het feit dat men altijd schadeloos zou worden gesteld, niet opweegt tegen het risico op lichamelijk letsel, eventueel met dodelijke gevolgen. Men kan dus niet zeggen dat voetgangers zich roekelozener of nonchalanter in het verkeer zouden gedragen door de invoering van de risicoaansprakelijkheid.

De ongevallenstatistieken sedert 1995 tonen alvast niet aan dat meer voetgangers en fietsers betrokken zijn geweest bij ongevallen. Integendeel, dat is sterk gedaald, alhoewel we moeten vaststellen dat er sedert 2004 een stagnatie is, zoals blijkt uit recent gepubliceerde cijfers van Via Secura. Die cijfers geven echter geen uitsluitsel over wie aansprakelijk is voor het ongeval, de autobestuurder dan wel de voetganger. Het bestaan van de risicoaansprakelijkheid mag alleszins niet tot gevolg hebben dat de inspanningen op het vlak van preventie, infrastructurele maatregelen en verkeerstoezicht zouden moeten verminderd worden. Die inspanningen moeten gericht zijn zowel op de autobestuurders als de voetgangers.

We mogen trouwens niet vergeten dat voetgangers die aanstalten maken om over te steken op een oversteekplaats, voorrang hebben en dat voetgangers geen carrosserie of kreuksone hebben om zich te beschermen tegen een eventueel ongeluk. Ook de voetgangers en fietsers zouden tot het besef moeten worden gebracht dat een betere naleving van de verkeersregels bij rode voetgangerslichten hun veiligheid ten goede komt. Ik zal evenwel aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vragen om na te gaan welke supplementaire sensibilisering wij kunnen ontwikkelen en eens te bekijken wat eventueel voor dat specifiek probleem verder kan worden gedaan.

**07.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: La règle de la responsabilité objective en faveur des usagers faibles, instaurée dans notre pays en 1995, a pour conséquence qu'en cas d'accident impliquant des cyclistes et des piétons, l'assureur de la partie adverse indemnise toujours ces derniers, indépendamment de la question de la responsabilité pénale. L'instauration de cette règle a donné lieu à d'abondantes discussions à propos de son effet éventuel sur le comportement des usagers faibles dans la circulation, discussions qui ont débouché sur la conclusion que le fait que l'on soit toujours indemnisé ne contrebalance pas le risque de dommages physiques ou d'issue fatale. L'on ne saurait donc prétendre que les usagers faibles adopteraient depuis 1995 un comportement plus nonchalant dans la circulation. Les statistiques en matière d'accidents montrent que le nombre d'accidents impliquant des usagers faibles a fortement diminué, même si on observe une stagnation depuis 2004. Les chiffres n'indiquent toutefois pas à quelle partie la responsabilité de l'accident peut être imputée.

Les efforts en matière de sensibilisation doivent être poursuivis, tant à l'attention des usagers faibles que des conducteurs automobiles. Les piétons qui s'engagent sur un passage zébré ont toujours priorité, étant entendu que les feux de signalisation doivent être respectés. J'ai l'intention de proposer à l'IBSR d'envisager l'organisation d'une campagne de sensibilisation sur ce thème.

**07.03** **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris,

**07.03** **Peter Logghe** (Vlaams



ik dank u voor uw klaar en duidelijk antwoord.

Ik merk inderdaad ook wel dat er in het verkeer niet onmiddellijk sprake is van een groeiende nonchalance bij de voetgangers. Er zijn gewoon veel voetgangers, zeker in, onder andere, schoolomgevingen. Meer sensibilisering bij voetgangers en fietsers zou goed zijn. Sinds 2004 is er inderdaad een stagnatie op het vlak van ongevallen met lichamelijke letsels, mijnheer de staatssecretaris. Dat verontrust mij in hoge mate.

Ik wil er u ten slotte nog opmerkzaam op maken dat minister van Financiën Reynders momenteel bezig is met de voorwaarden voor een nieuw modelcontract BA Auto. Ik zal ook eens bij hem mijn licht opsteken, om te zien welke richting hij uitgaat.

Belang): Je ne constate pas moi non plus une nonchalance accrue de la part des usagers de la route les plus vulnérables. Ils sont évidemment nombreux, par exemple aux abords des écoles. Une nouvelle campagne de sensibilisation est certainement nécessaire. Il est inquiétant de constater que les statistiques d'accidents liées aux usagers vulnérables ne diminuent plus depuis 2004.

Le ministre Reynders envisage d'instaurer un nouveau contrat type en matière d'assurance responsabilité civile obligatoire pour les automobilistes. Je l'interrogerai à ce sujet.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **08** Questions jointes de

- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité" (n° 9881)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité réfléchissant pour les automobilistes" (n° 9983)

- Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité réfléchissant comme accessoire de sécurité obligatoirement présent dans les véhicules" (n° 10163)

#### **08** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het veiligheidsvest" (nr. 9881)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fluovestje in het autoverkeer" (nr. 9983)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fluovestje als verplicht veiligheidstoebehoren van het voertuig" (nr. 10163)

**08.01** Josée Lejeune (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il est statistiquement prouvé que le port du gilet de sécurité augmente considérablement la visibilité des personnes, donc, évidemment, leur sécurité.

Depuis le 1<sup>er</sup> février 2007 et selon l'arrêté royal du 7 janvier 2007 relatif à la veste de sécurité rétro réfléchissante, "sur les autoroutes et routes, le conducteur d'un véhicule en panne qui est rangé à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits doit porter une veste de sécurité rétro réfléchissante dès qu'il sort de son véhicule."

Toutefois, cette législation ne s'accompagne pas d'une adaptation de la réglementation technique des véhicules. C'est-à-dire que la veste dont il est question n'est pas obligatoire dans le véhicule.

Monsieur le secrétaire d'État, je vais essayer de vous montrer l'incohérence de cette réglementation.

**08.01** Josée Lejeune (MR): Sinds 1 februari 2007 moet, volgens het koninklijk besluit van 7 januari 2007, de bestuurder van een defect voertuig dat stilstaat of geparkeerd is op een verboden plek, een fluovestje dragen zodra hij zijn voertuig verlaat. Maar de wetgeving verplicht hem niet om een veiligheidsvest in het voertuig te hebben liggen!

Bestaan er statistieken over de voertuigen die geen veiligheidsvest aan boord hebben? Bestaan er sancties tegen een autobestuurder die uit zijn wagen zonder veiligheidsvest? Welke zijn

Une panne est par définition imprévisible. Et à défaut de disposer d'un gilet de sécurité dans son véhicule, le conducteur devrait rester à bord de celui-ci, ce qui est très dangereux, et d'ailleurs interdit sur la bande d'arrêt d'urgence. La situation actuelle contraint donc le conducteur à un acte prohibé, puisqu'elle n'impose pas la présence du gilet dans le véhicule. Cette situation est pour le moins paradoxale!

L'IBSR, de son côté, a déjà à plusieurs reprises qualifié la présente situation comme étant "une des plus grandes incongruités de notre Code de la route." Quant au premier ministre, M. Leterme, il avait annoncé en janvier que l'arrêté royal allait être adapté dans le sens d'une obligation de détention du gilet de sécurité dans les véhicules.

Monsieur le secrétaire d'État, j'en arrive tout naturellement à mes questions.

Existe-t-il des statistiques sur les véhicules ne disposant pas de gilet de sécurité à bord?

Que risque, outre sa propre sécurité, un automobiliste qui sortirait du véhicule sans gilet? Le gilet n'est pas obligatoire dans la voiture, mais nous sommes dans l'obligation de le porter. Des sanctions sont-elles prévues? Quels sont les recours? N'y a-t-il pas une crainte à l'égard de ces derniers?

Envisagez-vous de prendre des mesures afin de lutter contre cette problématique et cette incohérence?

Ne pensez-vous pas qu'il serait opportun d'harmoniser la réglementation au niveau européen? En effet, il est presque impossible pour un automobiliste traversant plusieurs pays européens d'être au courant de toutes les réglementations propres à chaque pays.

Des pourparlers allant dans ce sens sont-ils en cours avec vos homologues européens?

**08.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dit is eigenlijk een opvolg vraag. In januari vorig jaar heb ik immers aan uw voorganger, de toenmalige minister van Verkeer Yves Leterme, de vraag gesteld of het niet noodzakelijk was het fluo vestje toe te voegen aan de verplichte veiligheidsuitrusting van de wagen. In de vorige legislatuur had toenmalig minister Landuyt immers de halfslachtige maatregel ingevoerd waarbij automobilisten verplicht zijn een fluo vestje te dragen als zij op de pechstrook uit de auto stappen, maar hij had nagelaten dat vestje toe te voegen aan de verplichte basisuitrusting van de wagen, wat in de resolutie van mevrouw Vautmans wel was opgenomen.

Op het moment dat een automobilist met panne staat en zulk vestje niet in de wagen heeft liggen – wat nu niet wettelijk verplicht is – mag hij of zij eigenlijk niet uitstappen, wat uiteraard tot zeer gevaarlijke situaties kan leiden.

Het antwoord op mijn vraag van januari vorig jaar was bijzonder duidelijk. De minister engageerde zich bij een toekomstige wijziging van het technisch reglement het fluo vestje tot de verplichte veiligheidsuitrusting van de wagen te rekenen.

de rechtsmiddelen? Bent u van plan maatregelen te nemen om de incoherentie aan te pakken?

Kan men de regelgeving niet op Europees niveau harmoniseren? Zijn er besprekingen in die zin aan de gang?

**08.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): L'ex-ministre de la Mobilité, M. Landuyt, a instauré il y a quelques années une demi-mesure consistant à obliger les automobilistes qui laissent leur véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence à porter un gilet réfléchissant, mais celui-ci n'a pas été ajouté à l'équipement de base obligatoire du véhicule. Il en résulte que l'automobiliste qui est en panne ne peut en fait quitter son véhicule s'il ne dispose pas d'un gilet réfléchissant – non obligatoire – à son bord.

L'un des successeurs de M. Landuyt à la Mobilité, M. Leterme, a annoncé il y a un an que le gilet réfléchissant serait

De logische vraag is nu, mijnheer de staatssecretaris, of die aanpassing van het technisch reglement reeds gebeurd is, of wanneer ze zal gebeuren?

**08.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik wil beide collega's bedanken voor hun vraag. Het gaat hier om een opvolgvraag, zoals de heer Van den Bergh al zei.

Mijnheer de staatssecretaris, u weet dat wij in 2006 een resolutie hebben goedgekeurd, onder andere van mijn hand. Daarin stonden twee zaken. Ten eerste werd gevraagd om het veiligheidsvestje mee op te nemen in de veiligheidstoebehoren van de wagen, zoals de brandblusser en het verbandkoffertje. Ten tweede werd gevraagd om de automobilisten te verplichten het vestje te dragen wanneer zij uit de wagen stappen en zich op de pechstrook begeven.

Met het KB van 7 januari 2007 is een deel in uitvoering gebracht, namelijk bestuurders en passagiers moeten het veiligheidsvestje dragen wanneer zij bij een ongeval uit de wagen komen. Je ziet dat op de wegen. Ik denk dat iedereen van ons dat al gezien heeft. Meer en meer mensen dragen het en zijn dus veel zichtbaarder op de weg. Het tweede deel van dat KB, het opnemen van het veiligheidsvestje bij de verplichte veiligheidstoebehoren van de wagen, werd nog niet uitgevoerd.

Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat het zinvol zou zijn om het vestje, net zoals de brandblusser en het verbandkoffertje, verplicht mee op te nemen. Dat is geen grote kostprijs voor de fabrikant. Dan heeft men dat ook altijd bij. Men kan immers van goede wil zijn, maar als men het vestje niet in de wagen heeft of niet voldoende, is er een probleem.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u bereid om het tweede deel van de resolutie in uitvoering te brengen en te spreken met de autoconstructeurs en de auto-invoerders om dit punt toe te voegen aan de lijst van verplichte veiligheidstoebehoren?

**08.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, en réponse à la question posée par Mme Lejeune, je souhaiterais d'abord rappeler que la réglementation en vigueur (l'article 51 du Code de la route) rend déjà obligatoire le port du gilet de sécurité réfléchissant lorsqu'un conducteur descend de son véhicule en panne sur l'autoroute ou sur une route pour automobile, lorsque ce véhicule est rangé à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits. Seul le conducteur du véhicule en panne doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation. En conséquence, lui seul est tenu de porter la veste de sécurité. Il est recommandé que les autres occupants du véhicule se placent derrière le rail de sécurité.

Aucune donnée statistique n'est disponible concernant le nombre de véhicules qui ne sont pas équipés d'un gilet de sécurité à bord. En vertu de la réglementation actuelle, l'obligation d'utiliser la veste réfléchissante se traduit par une règle de comportement. Par conséquent, la verbalisation se fait sur base du non-respect de cette règle, à savoir ne pas porter le gilet lorsque les conditions sont

ajouté à l'équipement de base obligatoire lors de la prochaine modification du règlement technique. Cette modification est-elle entre-temps intervenue?

**08.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): En 2006, la Chambre a adopté une résolution demandant de faire figurer le gilet de sécurité sur la liste des équipements de base obligatoirement présents à bord et d'en rendre le port obligatoire par les conducteurs qui quittent leur véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence.

L'arrêté royal du 7 janvier 2007 a mis en œuvre la deuxième partie de cette résolution, la première n'ayant toutefois pas encore été transposée dans la législation. Quand cette transposition sera-t-elle réalisée?

**08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Enkel de bestuurder moet de nodige maatregelen nemen om de veiligheid te waarborgen. Alleen hij is dus verplicht om het veiligheidsvest te dragen. Het verdient aanbeveling dat de passagiers achter de vangrail gaan staan.

Er bestaan geen statistieken over het aantal wagens waarin het verplichte veiligheidsvest niet aanwezig is.

Momenteel wordt de verplichting om het vest te gebruiken toegepast als een gedragsregel. Er wordt dus geverbaliseerd

réunies, et non sur base de l'absence de gilet dans l'habitacle, même si l'utilisation de cette veste suppose nécessairement que le conducteur en dispose d'une dans son véhicule. Il s'agit d'une infraction du premier degré. Le montant de la perception immédiate s'élève à 50 euros.

Mijnheer Van den Bergh en mevrouw Vautmans, zoals ik reeds in deze commissie heb verklaard, komt er binnenkort een verplichting om het veiligheidsvestje in de auto te hebben door een aanpassing van het technisch reglement op de voertuigen. Ik heb dat al aangekondigd en dat is beslist. Zodra de technische reglementen worden aangepast, zal dat ook doorgevoerd worden.

U zult het met mij eens zijn dat het louter om de invulling van een juridische leemte gaat. Aangezien men een veiligheidsvestje moet dragen, betekent dat impliciet dat men er dan ook eentje in de wagen moet hebben.

De invoering van het veiligheidsvestje als verplichte uitrusting, net zoals de gevaarsdriehoek, het verbandkistje en de brandblusser, betekent geen onoverkomelijke hinderpaal, gelet op de geringe kostprijs ervan. Heel wat constructeurs en garagisten zullen wellicht dat hesje aanbieden als een vorm van promotie.

Het veiligheidsvestje als verplichte uitrusting, behoort evenwel niet tot de Europese technische voorschriften en is bijgevolg geen Europese bevoegdheidsmaterie. Elk land kan daarover zelf beslissen. Ik kan alleen maar vaststellen dat steeds meer landen ertoe overgaan om de veiligheidsvestjes te verplichten. Een harmonisatie van de Europese verkeersregels staat eerlijk gezegd niet vooraan op de Europese politieke agenda. De verkeersreglementering wordt door politiek Europa grotendeels als een bevoegdheid van de lidstaten beschouwd.

**08.05** **Josée Lejeune** (MR): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse.

Cela dit, je pense, en toute objectivité, que nous nous trouvons dans une situation quelque peu problématique.

Ainsi, le policier est obligé de dresser un procès-verbal lorsqu'il surprend un automobiliste ne portant pas son gilet alors que ledit automobiliste a la possibilité d'introduire un recours en vue de l'annulation de l'amende parce que la présence de l'accessoire dont question dans le véhicule n'est pas obligatoire.

Monsieur le secrétaire d'État, une incohérence est réellement à déplorer à ce niveau. En effet, l'automobiliste est dans l'obligation de porter son gilet alors que ledit gilet n'est pas repris dans la réglementation relative aux objets qui doivent obligatoirement se trouver dans tout véhicule.

Cependant, je peux comprendre votre logique. Si le gilet doit être porté, cela induit forcément qu'il doit se trouver dans tout véhicule. Mais le texte de loi ne le stipule pas. Il serait donc opportun d'apporter

wanneer die regel niet in acht wordt genomen, en niet op grond van de vaststelling dat er geen vest in de wagen voorhanden is. Aangezien het om een overtreding van de eerste graad gaat, wordt er in het kader van de onmiddellijke inning een boete van 50 euro opgelegd.

Le gilet de sécurité sera obligatoire dans les voitures dès que les règlements techniques relatifs aux véhicules auront été adaptés. Il ne s'agit en l'occurrence que de combler un vide juridique puisque le port obligatoire du gilet de sécurité implique sa présence dans le véhicule. Le coût de cet équipement est minimal. Le gilet de sécurité ne faisant cependant pas partie des prescriptions techniques européennes, chaque pays peut décider souverainement de sa propre politique en la matière. Quoi qu'il en soit, de plus en plus d'États instaurent cette obligation. Une harmonisation des codes de la route européens ne figure pas au rang des grandes priorités de l'Europe puisque ces règlements sont encore en grande partie considérés comme une compétence des États membres.

**08.05** **Josée Lejeune** (MR): De automobilist kan verzet aantekenen teneinde de boete nietig te laten verklaren, omdat men niet verplicht is het veiligheidsvest in het voertuig bij zich te hebben. De wetgever zou die inconsistentie moeten opheffen.

une réponse à ce problème.

**08.06 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Het was een bevestiging van eerdere antwoorden, helaas nog zonder concrete timing. Ik begrijp dat dit echter bij de eerstvolgende aanpassing van het technisch reglement zal gebeuren.

Wat de Europese harmonisering van de regels betreft, hebben we het er tijdens een vorige commissiezitting al eens over gehad. Ik heb toen aangegeven dat een verdere harmonisering zinvol kan zijn met betrekking tot een aantal elementen, uiteraard niet voor de hele verkeerswetgeving aangezien er verschillen zijn van land tot land. Het Belgisch voorzitterschap in 2010 kan een goede gelegenheid zijn om een voorzet te geven.

**08.07 Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u deelt onze bekommernis. Zoals gezegd is het een juridische lacune. Als men het moet dragen, moet men het ook bij zich hebben. Dat is logisch, menselijk, begrijpbaar.

Hetgeen ik niet begrepen hebt uit uw antwoord is waarom u het niet verplicht kunt maken bij de veiligheidstoebehoren. Als ik nu een wagen koop, moet ik mij niet de vraag stellen of ik een veiligheidsdriehoek heb. Ik weet dat ik die veiligheidsdriehoek heb. Ik moet dat zelfs niet controleren. Hetzelfde geldt voor het brandblusapparaat, hetzelfde geldt voor de verbandkoffer. Ik wil gewoon dat dit veiligheidsvestje bij die dingen in de auto zit, dat ik dat niet moet controleren, dat het daar gewoon inzit. Ik moet dan ook niet afhangen van mijn garagist of hij mij dat er gratis bij geeft of van het tankstation waar ik ga tanken. Dat is dan gewoon in de wagen aanwezig. Dat is mijn bekommernis, mijnheer de staatssecretaris.

**08.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Dat zal gebeuren. Uiteraard zal dat geen standaardvestje zijn. Het hesje dat u moet dragen en dat van uw buurman links van u zal uiteraard van een andere taille zijn. Dat is evident. Dat moet dus min of meer naar de maat van de bestuurder gemaakt worden.

**08.09 Hilde Vautmans** (Open Vld): Het is geen schoonheidsding, het is een veiligheidsding.

**08.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Net daarom, het moet netjes passen om goed veilig te zijn.

**08.06 Jef Van den Bergh** (CD&V): L'obligation vaut donc à partir de la prochaine adaptation du règlement technique. Une harmonisation européenne plus poussée des règles relatives à certains volets de la législation sur la circulation routière pourrait être utile. Nous pourrions mettre à profit la présidence belge de l'UE en 2010 pour prendre une initiative en ce sens.

**08.07 Hilde Vautmans** (Open Vld): Il est effectivement question d'une lacune juridique, parce que le port du gilet suppose également que l'automobiliste dispose d'un tel gilet. Je ne comprends toutefois pas pourquoi on ne peut rendre ce gilet obligatoire en tant qu'élément de l'équipement de sécurité de la voiture, tout comme le triangle de sécurité ou la trousse de secours. L'automobiliste ne devrait ainsi plus se demander s'il dispose de cet équipement dans son véhicule.

**08.10 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Tel est l'objectif.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

**09 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules verts" (n° 10104)**

**09 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "groene voertuigen" (nr. 10104)**

**09.01 François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, le parc automobile belge représente cinq millions de véhicules dont 20% répondent aux normes Euro 0 ou 1. Ceux-ci sont responsables de 65% de la pollution automobile totale.

**09.01 François Bellot** (MR): Twintig percent van de 5 miljoen voertuigen van het Belgisch wagenpark beantwoordt aan de Euro-0 of 1-norm.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer quel est le

pourcentage de véhicules actuellement en circulation dont le taux d'émission est inférieur à 110g CO<sub>2</sub>/km? Quel est le nombre de véhicules propres qui ont pu bénéficier, au 31 décembre 2008, des aides fédérales pour réduction d'émission de CO<sub>2</sub> par catégorie (- de 15% et - de 3%)?

Hoeveel percent voertuigen in het verkeer stoot minder dan 110 g CO<sub>2</sub>/km uit?

**09.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, en réponse à votre première question quant au pourcentage de véhicules en circulation dont le taux d'émission est inférieur à 110g CO<sub>2</sub>/km, selon la banque de données de la Direction pour l'immatriculation des véhicules du SPF, le parc des véhicules immatriculés à la date du 31 décembre 2008 comptait 5.139.719 véhicules de la catégorie M1 (transport de maximum 8 personnes, chauffeur non inclus). Cependant, l'émission de CO<sub>2</sub> n'est pas connue pour 2.602.104 de ces véhicules. La valeur d'émission de CO<sub>2</sub> est à zéro. Il s'agit de véhicules plus anciens immatriculés avant le dernier trimestre 2001, à l'époque où l'encodage des émissions de CO<sub>2</sub> n'était pas encore effectué. Il est peu probable que ces véhicules émettent moins de 110g CO<sub>2</sub>/km, même si nous l'ignorons.

**09.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Van de 5.139.719 voertuigen die op 31 december 2008 bij de DIV te boek stonden, kende men van 2.602.104 voertuigen de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet. Die voertuigen werden ingeschreven op een ogenblik dat de CO<sub>2</sub> nog niet opgetekend werd (namelijk voor het laatste kwartaal van 2001). Het is weinig waarschijnlijk dat die voertuigen minder dan 110 g CO<sub>2</sub> per km uitstoten.

Sur ce total de 5.139.719 véhicules, 2.537.615 véhicules présentent des émissions de CO<sub>2</sub> se répartissant selon les catégories suivantes: 50.701 véhicules ont des émissions inférieures à 110g CO<sub>2</sub>/km, 10.469 véhicules émettent 110g CO<sub>2</sub>/km et 2.476.447 véhicules ont des émissions supérieures à 110g CO<sub>2</sub>/km.

Wat de uitstoot die wel gekend is betreft, hebben 2.476.447 voertuigen een CO<sub>2</sub>-uitstoot van meer dan 110 g CO<sub>2</sub>/km, 10.469 voertuigen stoten 110 g CO<sub>2</sub>/km uit en 50.701 voertuigen of 1,9 procent heeft een CO<sub>2</sub>-uitstoot die minder dan 110 g CO<sub>2</sub>/km bedraagt.

Au 31 décembre 2008, 1,9% de l'ensemble des véhicules "particuliers", immatriculés en Belgique et dont la valeur d'émission est connue, émettent moins de 110g CO<sub>2</sub>/km.

En ce qui concerne votre deuxième question, à savoir le nombre de véhicules propres qui ont pu bénéficier des aides fédérales pour la réduction de CO<sub>2</sub> par catégories, le régime des aides fédérales à l'achat de nouvelles voitures à faible émission de CO<sub>2</sub> a été mis en application au 1<sup>er</sup> janvier 2005 et fut modifié le 1<sup>er</sup> juillet 2007. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la réduction se faisait via la déclaration d'impôt et, depuis cette date, elle s'applique directement sur la facture. Monsieur Bellot, je propose de vous donner copie d'un tableau dont je vais vous citer les totaux.

Per 31 december 2008 bedroeg het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen op naam van een particulier, die een korting krijgt sinds de toepassing van de wet (in 2005), 12.069 voor de categorie van uitstoot lager dan 105 g CO<sub>2</sub>/km en 61.087 voor de categorie uitstoot tussen 105 en 115 g CO<sub>2</sub>/km. Voor die voertuigen kon men rekenen op een belastingvermindering van respectievelijk 15 procent en 3 procent van de koopwaarde, naargelang van de categorie.

Pour les véhicules dont le taux d'émission de CO<sub>2</sub> est inférieur à 105 gr/km, j'arrive à un total de 12.069 véhicules. Ce chiffre est en nette augmentation depuis 2007. En ce qui concerne les véhicules dont le taux d'émission de CO<sub>2</sub> est supérieur à 105 gr/km et inférieur à 115 gr/km, j'arrive à un total de 61.087 véhicules. Ce chiffre est également en nette augmentation depuis 2008. On arrive donc à un total de 73.156 véhicules.

Ik bezorg u een meer gedetailleerde tabel.

Au 31 décembre 2008, 12.069 véhicules particuliers émettant moins de 105 gr de CO<sub>2</sub>/km ont donc pu bénéficier d'une réduction d'impôt de 15% de la valeur d'acquisition de leur véhicule et 61.087 véhicules particuliers émettant entre 105 et 115 gr de CO<sub>2</sub>/km d'une réduction de 3% de la valeur d'acquisition de leur véhicule.

Je vous transmettrai une copie de ce tableau.

**09.03 François Bellot** (MR): Je remercie le secrétaire d'État pour ces précisions.

Je voudrais formuler deux remarques.

Tout d'abord, les chiffres que vous citez montrent que le nombre de véhicules émettant de faibles émissions de CO<sub>2</sub> est toujours relativement peu élevé. Cependant, il y a une forte progression depuis l'année 2008 due, sans doute, à la sensibilisation, à la prise de conscience et à l'augmentation du coût des carburants mais, aussi, aux mesures incitatives mises en place.

On ne pourra pas éviter dans un proche avenir un débat sur l'accélération qu'il conviendrait de donner à ce type de dispositions et d'incitations relatives aux émissions émises, étant entendu que l'on peut supposer que les 2.600.000 véhicules sur lesquels on ne dispose pas d'éléments sont largement au-dessus de 200 gr d'émission de CO<sub>2</sub>/km.

**09.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Il est évident que la moitié de notre parc automobile date encore d'avant 2001.

**09.03 François Bellot** (MR): Uit die cijfers blijkt dat er verhoudingsgewijs weinig voertuigen met een lage uitstoot zijn, ook al neemt dat aandeel sinds 2008 toe. Die tendens moet worden bevorderd.

**09.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: De helft van het wagenpark dateert van vóór 2001!

**09.05 François Bellot** (MR): C'est pour cela que je disais qu'une réflexion sera nécessaire, peut-être dans le cadre du plan de relance. Certains ont émis des idées. Je fais confiance au gouvernement pour avancer dans ce sens en tenant compte des demandes formulées, notamment par l'industrie automobile.

**09.05 François Bellot** (MR): Daarover moet worden nagedacht, in het kader van het herstelplan of in een andere context. De automobielsector is vragende partij.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

**10 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la gestion du trafic en recourant aux technologies de l'information et des communications pour le véhicule sûr et intelligent" (n° 10105)**

**10 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "verkeersmanagement door middel van informatie- en communicatietechnologieën voor veilige en intelligente voertuigen" (nr. 10105)**

**10.01 François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, "Un réseau de transport efficace constitue le moteur d'une économie européenne. Depuis longtemps, la demande de services de transport intelligent progresse régulièrement tant pour les voyageurs que pour les marchandises. De nouvelles mesures s'imposent pour résoudre les problèmes liés à son emploi qui ne cesse de croître." Telle était la teneur, en 2003, d'une communication de la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil des ministres.

Cette communication portant sur les technologies de l'information et des communications pour les véhicules sûrs et intelligents marqua le début d'un processus long et complexe, mais également intéressant et prometteur.

Aujourd'hui, cinq ans plus tard, des mesures concrètes ont été prises en matière de recherche, de réglementation et de communication.

**10.01 François Bellot** (MR): In 2003 al liet de Europese Commissie haar belangstelling blijken voor intelligente vervoerssystemen. In landen als Duitsland, Denemarken en Noorwegen worden die systemen reeds gebruikt om de via gps afgetekende reisweg in real time bij te sturen. Ik begrijp niet waarom die dienst in België niet beschikbaar is.

In een aantal landen stellen de intelligente vervoerssystemen bij filevorming of vertraagd verkeer

Mais les systèmes de transport intelligent ont encore bien des écueils à surmonter.

Des pays tels que l'Allemagne, le Danemark et la Norvège utilisent dès à présent les nouvelles technologies de l'information et de la communication pour corriger en temps réel les voies et les itinéraires de celles et ceux qui se guident par GPS. Ce service n'est actuellement pas offert sur le territoire belge, pour différentes raisons qu'il est difficile de comprendre.

Ainsi, il est déjà permis, dans certains pays, de considérer les véhicules comme munis d'yeux et d'un cerveau pour voir et analyser la route avec le conducteur. Selon les conditions de roulage, ces systèmes de transport intelligents vous informent et vous suggèrent, par exemple, un itinéraire alternatif en cas de ralentissement ou de bouchon ou agissent directement en actionnant le dispositif de freinage du véhicule lorsque le conducteur s'approche d'un danger sans le remarquer. Les véhicules deviennent donc des sources d'information ambulantes.

Un certain nombre de marques de véhicules offrent déjà ce type d'équipements et, en Belgique, plus d'un million de véhicules en seraient déjà dotés. Mais faute d'infrastructures publiques permettant de recueillir les informations, de les traiter en temps réel et de les renvoyer vers les véhicules, ces équipements sont rendus complètement inutiles.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les dispositions prises par la Belgique pour tenter de développer ce type d'outils, à l'instar de ce qui a été réalisé en Allemagne, au Danemark, en Norvège et sans doute dans d'autres pays?

**10.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, concernant les écueils à surmonter en matière d'application de technologies intelligentes de transport en Belgique, je puis vous assurer que je suis la situation de près. Je voudrais d'abord clarifier la situation en général, et ensuite plus spécifiquement pour la Belgique.

Il est vrai que certains pays voisins sont en train d'expérimenter ce type de technologies. Pour l'instant, une importante discussion est encore en cours sur la méthode même de localisation des véhicules. Vous mentionnez le GPS mais la localisation peut également utiliser la technologie gsm.

Vous êtes bien au courant du principe des sources d'informations ambulantes, plus spécifiquement le "Floating Car Data" (FCD). Je vous confirme que des projets utilisant ce système existent en Belgique, par la mesure des signaux gsm. Un exemple en est le Be-Mobile, développé conjointement par Touring et Proximus.

Be-Mobile utilise des signaux gsm pour suivre le flux de trafic sur les grands axes; les gens peuvent s'abonner au service.

Il existe aussi des applications GPS qui utilisent le FCD capté par les gsm pour guider les voitures sur le réseau. Il est vrai que, pour l'instant, les applications ne sont pas vraiment interactives, mais seulement unidirectionnelles. Je vous assure que cet état de choses changera relativement vite.

een alternatieve route voor of stellen ze een antibotsingssysteem in werking, wanneer de bestuurder zonder het te merken te dicht bij een ander voertuig of voorwerp komt.

Verscheidene automerken bieden nu reeds dergelijke systemen aan. In België zouden er reeds meer dan een miljoen voertuigen mee uitgerust zijn, maar omdat er geen openbare voorzieningen zijn om die informatie te benutten, kunnen die systemen niet gebruikt worden. Welke maatregelen worden er in België getroffen om het gebruik van dergelijke systemen verder uit te bouwen?

**10.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Ik volg die aangelegenheid op de voet. In een aantal buurlanden wordt er met die technologie geëxperimenteerd. Er woedt nog een discussie over de vraag aan welk plaatsbepalingssysteem de voorkeur moet worden gegeven. U verwijst naar het gps-systeem, maar men zou evengoed de gsm-technologie kunnen gebruiken.

U kent het principe van de voertuiggebonden meetsystemen, waaronder FDC (*floating car data*). In België lopen er proefprojecten die op dat systeem gebaseerd zijn en gebruik maken van de gsm-signalen. Ik denk bijvoorbeeld aan Be-Mobile, dat ontwikkeld werd door Touring en Proximus.

Be-Mobile maakt gebruik van gsm-signalen om de verkeersstroom op de hoofdwegen



En ce qui concerne l'infrastructure, la situation est la suivante: différentes options sont prises selon les diverses régions du monde. Ainsi, au Japon, il a été choisi d'implémenter la gestion du trafic par une communication entre l'infrastructure et la voiture; en Europe, la tendance est de plus en plus d'appliquer un concept de communication entre véhicules.

Le défi est de connecter et de partager les informations et données pertinentes, et d'assurer la transmission parmi les usagers intéressés. Par exemple, un conducteur à Liège ne souhaitera pas nécessairement recevoir les données en temps réel relatives à Anvers.

Différents acteurs travaillent à cette problématique: outre Be-Mobile, il faut aussi mentionner les fournisseurs des deux systèmes GPS. Il me semble clair qu'en Belgique, une approche conjointe de l'État fédéral et des Régions est nécessaire: en effet, ce défi concerne des aspects de gestion de l'infrastructure et du trafic, mais également de l'équipement des voitures et du comportement des usagers.

Finalement, je puis vous informer que la Commission européenne a récemment lancé son plan d'action ITS Action Plan, par lequel elle ambitionne de faciliter la mise en application des différentes applications des technologies intelligentes de transport. Ce plan sera examiné lors du Conseil du Transport de l'Union européenne qui sera organisé les 11 et 12 juin prochains.

te volgen en het is mogelijk er zich op te abonneren.

Er bestaan ook gps-toepassingen die gebruik maken van de door de gsm's opgevangen FCD om de wagens de weg te wijzen.

Die toepassingen zijn momenteel nog niet heel interactief maar dat zal vrij snel veranderen.

Wat de infrastructuur betreft, zijn er verschillende opties. In Japan wordt het verkeer beheerd via communicatie tussen de infrastructuur en de wagen; in Europa gaat de trend steeds meer de richting uit van communicatie tussen voertuigen. Een aansluiting tot stand brengen en de relevante informatie delen met geïnteresseerde gebruikers, dat is de uitdaging waarvoor we staan.

In België is een gemeenschappelijke aanpak van federale Staat en Gewesten nodig, want die kwestie ressorteert onder het beheer van de infrastructuur en het verkeer, maar heeft ook te maken met de uitrusting van de voertuigen en het gedrag van de gebruikers.

Onlangs is het actieplan ITS Action Plan van de Europese Commissie, waarmee ze intelligente vervoertechnologieën wil bevorderen, van start gegaan. We zullen het onder de loep nemen op de Transportraad van 11 en 12 juni van dit jaar.

**10.03 François Bellot (MR):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je songeais notamment au système TMS/TMC: lorsque des véhicules utilisent leurs phares ou leurs essuie-glace, automatiquement, la donnée est transmise à partir du système embarqué vers le système de centralisation des données; il peut ainsi transmettre immédiatement l'information aux véhicules près d'arriver sur le même itinéraire. Ou bien à la vue de véhicules à l'arrêt dans une section, il calcule automatiquement un itinéraire bis et renvoie l'information vers les véhicules qui suivent.

Si cette technologie existe déjà dans trois ou quatre pays, c'est sans doute parce que l'infrastructure publique y a été mise en place grâce à la location de faisceaux satellites, etc. C'est sur ce point que portait ma question.

**10.03 François Bellot (MR):** Ik dacht met name aan een TMS/TMC-systeem dat automatisch informatie via een gecentraliseerd systeem doorgeeft aan voertuigen die op hetzelfde traject terecht zullen komen of bij het zien van stilstaande voertuigen in een bepaalde sectie, een bis-traject zal uitstippelen voor de voertuigen die volgen.

Als die technologie al in drie of vier landen bestaat, dan komt dat

Vous avez parlé de la technologie des gsm. Si elle permet de récolter l'information en termes de mobilité et de vitesse de déplacement, il est peu probable qu'elle puisse permettre de récolter des informations météorologiques.

Les membres de cette commission ont eu l'occasion de se rendre au Portugal. Ce pays a atteint un niveau remarquable en termes de maîtrise de l'information quant au déplacement des individus. De plus, il a obtenu des résultats spectaculaires en termes de sécurité routière. Le nombre des accidents mortels y a baissé de manière spectaculaire. Il me semble que c'est la baisse la plus importante enregistrée dans l'ensemble des pays de l'Union européenne.

Par ailleurs, l'information en temps réel fournie aux automobilistes est pour le moins performante. Si vous avez l'occasion de vous rendre dans ce pays, ne manquez pas de demander des explications à ce sujet.

Pour notre part, nous avons véritablement été impressionnés par ce savoir-faire qui a permis d'obtenir des résultats relativement importants sans que cela demande beaucoup d'interventions au niveau des infrastructures routières.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

#### **11** Questions jointes de

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité aérienne en Belgique" (n° 10153)

- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les suites de l'accident du cargo de la compagnie Kalitta Air sur la piste 20 de l'aéroport de Bruxelles-National le 25 mai 2008" (n° 10164)

#### **11** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van het luchtverkeer in België" (nr. 10153)

- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van het ongeval met het vrachtvliegtuig van de maatschappij Kalitta Air op baan 20 van Brussels Airport op 25 mei 2008" (nr. 10164)

Le **président**: La question n° 10164 de M. Olivier Maingain est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10164 van de heer Maingain wordt in een schriftelijke vraag omgevormd.

**11.01** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais revenir sur le rapport annuel de Belgocontrol dans lequel un petit encart relatif aux incidents aériens en Belgique révèle qu'entre 2001 et 2004, le nombre d'incidents de catégories A et B était en baisse: 19 incidents en 2001, 13 en 2002, 12 en 2003, 6 en 2004. Depuis lors, les résultats se sont quelque peu dégradés avec 12 incidents en 2005, 11 en 2006 et 8 en 2007.

Disposez-vous des résultats pour 2008? Comment se répartissent les incidents par aéroport pour les catégories A à E de 2001 à 2008? Pouvez-vous donner également une brève description de la nature de l'incident? Est-il possible de communiquer ces informations aux membres de la commission? Enfin, au sujet du crash du Boeing Kalitta le 25 mai 2008, un rapport préliminaire précisait qu'un faucon

**11.01** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Uit het jaarverslag van Belgocontrol blijkt dat het aantal incidenten van type A en B tussen 2001 en 2004 daalde, maar dat de resultaten in 2005, 2006 en 2007 enigszins slechter waren. Beschikt u intussen over de cijfers voor 2008? Kunt u ze opsplitsen naar luchthaven en de incidenten kort beschrijven?

Volgens een voorlopig rapport zou

était la cause de l'accident. Pouvons-nous avoir accès à ce rapport? Existe-t-il aujourd'hui un rapport plus détaillé? A-t-on pris des mesures pour éviter qu'un pareil accident se reproduise?

een valk de oorzaak zijn van de crash van het vrachtvliegtuig van Kalitta Air op 25 mei 2008. Kan dit rapport ons worden bezorgd? Kunt u meer details geven? Werden er maatregelen genomen om dergelijke ongevallen te voorkomen?

**11.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Snoy, le nombre d'incidents impliquant les services de contrôle de la navigation aérienne de Belgocontrol pour l'année 2008 n'étant pas disponible, je ne peux que vous communiquer les chiffres de Belgocontrol pour 2001 à 2007 par classe d'incident.

**11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: De gegevens voor het jaar 2008 over het aantal incidenten waarbij de diensten van Belgocontrol waren betrokken, zijn nog niet beschikbaar.

Il n'est pas possible de donner une description de chaque incident ni de les ventiler par aéroport. Il s'agit ici des incidents pour lesquels les services de contrôle de la navigation aérienne sont impliqués, par exemple lorsque deux avions en vol s'approchent trop l'un de l'autre, lorsqu'un avion vole à trop basse altitude ou encore lorsque les pilotes ne respectent pas les instructions des aiguilleurs du ciel. Ils ne sont donc pas nécessairement liés à un aéroport en particulier.

Een beschrijving van elk incident en een opsplitsing naar luchthaven kan ik u niet geven. De incidenten hebben bovendien niet noodzakelijk betrekking op een bepaalde luchthaven, aangezien ze zich tijdens de vlucht kunnen voordoen. Die cijfers zijn in een tabel gegoten, die ik u gaarne bezorg.

Quant à l'accident de Kalitta, le rapport intermédiaire établi récemment montre que l'accident est probablement dû à un faucon crécerelle aspiré par l'un des moteurs de l'avion. Le rapport final est en voie d'achèvement. Quelques analyses et rapports officiels du bureau des enquêtes des accidents aériens des États-Unis (NTSB) doivent encore y être joints. Une fois ce rapport achevé et d'après les prescriptions de l'OACI, toutes les parties concernées disposent d'une période de 60 jours pour livrer d'éventuels commentaires. Après ce délai, le rapport final sera accessible à tous.

Wat het ongeval met het toestel van Kalitta Air betreft, blijkt uit het tussentijdse rapport dat de crash wellicht te wijten is aan een valk die in de motor is terechtgekomen. Het eindrapport zal binnenkort voor iedereen toegankelijk zijn.

Quant aux statistiques demandées, elles se présentent sous la forme d'un tableau que je me permets de vous communiquer.

**11.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Ma demande d'un minimum de classification et d'une brève description des incidents est pertinente. Je comprends que tous les incidents ne sont pas liés aux aéroports mais on devrait pouvoir les présenter par catégories – vous en avez d'ailleurs cité quelques-unes.

**11.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Aan de hand van meer precieze statistische gegevens, zoals ik vraag, zouden we moeten kunnen nagaan of deze of gene luchthaven specifieke risico's oplevert.

Nous pourrions vérifier également s'il y a des aéroports qui présentent tel ou tel type de risque; je pense notamment aux pistes ou à un non-respect des instructions données par les aiguilleurs. Il me semblerait pertinent de pouvoir disposer d'une classification plus fine.

In verband met het ongeluk met een toestel van Kalitta Air, verbaast het me dat het probleem van de vogels nog altijd niet opgelost is. Kennelijk zijn we nog altijd niet in staat om de vogels van het vliegveld te verjagen. Het verwondert me dat we daar de technologie nog niet voor hebben.

En ce qui concerne l'accident de Kalitta Air, je m'étonne de voir que la question des oiseaux continue à se poser. Ceux-ci ont aussi, me semble-t-il, été à l'origine de l'accident qui a eu lieu récemment à New York et où l'avion a été contraint de se poser sur le fleuve Hudson.

Je me souviens qu'à ma sortie de l'université, une de mes amies étudiantes avait rédigé un mémoire sur cette problématique. Il me semble que nous sommes toujours impuissants à intervenir contre la présence des oiseaux dans les aéroports. Et bien que j'aime beaucoup les oiseaux, des mécanismes devraient être mis en œuvre

afin d'éviter ceux-ci et surtout, afin de protéger les réacteurs des avions. Je suis surprise que nous n'ayons pas encore trouvé la technologie pour ce faire.

Vous n'avez probablement pas de réponse technique à avancer, monsieur le secrétaire d'État, mais je vous invite à avoir une réflexion à cet égard, tout en veillant à ne pas faire de mal aux oiseaux, d'autant moins aux espèces menacées et protégées.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**12** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "niet-gekeurde auto's" (nr. 10204)**

**12** **Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les voitures qui ne sont pas présentées au contrôle technique" (n° 10204)**

**12.01** **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, uit cijfers die wij van u eind juli kregen bleek het aantal niet-gekeurde auto's ongeveer 206.000 te bedragen. Die auto's rijden effectief rond op onze wegen. Als men dat in percentages omzet, betekent dat ongeveer 5% van ons Belgisch wagenpark.

U hebt toen gezegd dat u zou nagaan welke maatregelen mogelijk waren om het probleem aan te pakken. Wat is nu de stand van zaken in dat dossier? Welke maatregelen kunt u nemen om dat probleem effectief op te lossen?

**12.01** **Michel Doomst** (CD&V): Il ressort de chiffres que le secrétaire d'État nous a communiqués fin juillet 2008 qu'environ 206.000 véhicules non contrôlés circulent sur nos routes, ce qui représente à peu près 5% du parc automobile belge. Le secrétaire d'État comptait se pencher sur le problème.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Quelles mesures le secrétaire d'État prendra-t-il?

**12.02** **Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Doomst, zoals ik reeds in mijn beleidsnota heb aangekondigd zal in de eerste helft van dit jaar een systeem tot stand worden gebracht waarbij de bestanden met de niet-gekeurde voertuigen aan de politie worden bezorgd.

Uiteraard kan iemand die langs de weg gecontroleerd wordt altijd worden geverbaliseerd, maar er is ook de mogelijkheid dat de nummerplaten van de niet-gekeurde voertuigen automatisch worden opgespoord, hetzij bij het lezen van nummerplaten bij vastgestelde snelheidsovertredingen, hetzij via een speciaal scantoestel dat zich aan boord van een politieauto bevindt.

Wanneer iemand niet binnen de normale periode naar de periodieke autokeuring gaat, zal hij of zij een herinnering krijgen. In de meeste gevallen wordt daaraan gevolg gegeven. Het is wel belangrijk te weten dat deze overtreding slechts kan worden vastgesteld wanneer het voertuig op de openbare weg is. Een voertuig dat nog ingeschreven is maar in een garage staat, moet uiteraard niet naar de autokeuring.

**12.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Dans le courant du premier semestre de cette année, on mettra sur pied un système consistant à communiquer la liste des véhicules non contrôlés à la police. Un conducteur contrôlé au bord de la route peut toujours être verbalisé et les plaques minéralogiques des véhicules qui n'ont pas été présentés au contrôle technique peuvent être recherchées automatiquement après que ceux-ci ont été flashés ou au moyen du scanner qui se trouve à bord d'un véhicule de police.

Les personnes qui ne se rendent pas au contrôle technique dans le délai normal reçoivent un rappel. Une infraction ne peut être constatée que sur la voie publique. Un véhicule immatriculé qui se trouve dans un garage ne doit pas

passer par le contrôle technique.

**12.03 Michel Doomst** (CD&V): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris. Ik meen dat die automatisering een goede manier is om er effectief wat aan te doen. Het blijft toch een heel pak, 200.000 niet-gekeurde voertuigen. Ik neem aan dat via het actieplan voor 2009 een grote inspanning zal worden gedaan. Wij zullen eind dit jaar kijken welke weerslag dat zal hebben op de betrokkenen. Wij zullen dit dossier opvolgen.

**12.03 Michel Doomst** (CD&V) : Nous devrions pouvoir résoudre le problème grâce à l'automatisation. En 2009, nous devons fournir un effort particulier par le biais d'un plan d'action.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**13 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal voertuigen die niet in orde zijn" (nr. 10205)**

**13 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre de voitures présentant des défauts techniques" (n° 10205)**

**13.01 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit cijfers die ik ontvang, blijkt dat een op de vier gecontroleerde voertuigen een defect vertoont. De meeste tekortkomingen hebben betrekking op de verlichting, het chassis en het remsysteem. Uit andere cijfers blijkt dat een tiende van de wagens wegens gebrek aan dimlichten wordt afgekeurd bij de centra voor technische controle. Dat is een opvallend geheel aan mankementen. Misschien kunnen wij in de toekomst met eventuele actieplannen daaraan iets doen?

**13.01 Michel Doomst** (CD&V): Un véhicule contrôlé sur quatre présenterait des défauts. Sont surtout concernés l'éclairage, le châssis et le système de freinage. Par ailleurs, 10% des véhicules sont recalés en raison d'un problème avec les feux de croisement. Quelles initiatives le secrétaire d'État a-t-il l'intention de prendre dans ce cadre?

**13.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Doomst, uit de officiële cijfers over het aantal vastgestelde defecten bij de autokeuringscentra blijkt, voor het jaar 2007, het volgende. 23,44% van de voertuigen had defecten. Dat is dus bij benadering de een op de vier waarnaar u verwezen hebt. De afkeuring, bij een periodieke keuring, voor defecten aan dimlichten bedroeg 6,91% voor de gewone voertuigen en 3,21% voor de vrachtwagens. Bij de tweedehandskeuring voor de gewone voertuigen was dit 6,65%. Dat is duidelijk minder dan de een op de tien waarnaar u hebt verwezen.

**13.02 Etienne Schoupe,** secrétaire d'État: Un quart environ des véhicules présentent en effet une défaut lors du contrôle technique.

De belangrijkste conclusie die wij uit dat cijfermateriaal kunnen trekken, is dat de autobestuurders er alle belang bij hebben om hun voertuig preventief te laten controleren of herstellen, voor zij naar de autokeuring gaan. Dat is ook voor een groot stuk de filosofie van het principe van de autokeuring. Een periodieke keuring zet de meeste autobezitters ertoe aan om hun wagen ten minste een keer per jaar te laten onderhouden. Ik denk daarbij onder andere aan de afstelling van de lichten, de staat van de schokdempers, de remmen, enzovoort.

Les automobilistes ont tout intérêt à faire contrôler préventivement leur véhicule et le cas échéant à faire procéder aux réparations nécessaires avant de passer le contrôle. La philosophie qui sous-tend les contrôles est d'inciter les conducteurs à faire entretenir leur véhicule au moins une fois par an. À défaut, le conducteur devra le cas échéant payer pour une représentation du véhicule.

Wellicht houdt een aantal mensen er een andere filosofie op na. Zij gaan eerst naar de technische controle en op basis daarvan laten zij hun auto herstellen op de punten waarvoor hij werd afgekeurd. Zij moeten dan wel weten dat zij de kosten zullen moeten dragen en nog een tweede keer zullen moeten betalen, bij de herkeuring van hun wagen.

L'état technique du véhicule peut jouer un rôle important en cas d'accident.

De technische staat van het voertuig kan een belangrijke factor zijn bij

het zich al dan niet voordoen van een ongeluk. Het is van belang dat een auto goed wordt onderhouden en dat herstellingen tijdig, en niet op het nippertje, worden uitgevoerd. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de staat van de banden. Wanneer de technische veiligheid in het gedrang komt, zal de periodieke keuring het gebrek aan onderhoud van het voertuig sanctioneren en zal er na de herstelling een herkeuring moeten volgen.

**13.03 Michel Doomst (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. De cijfers waren inderdaad afkomstig van Touring. Ik neem aan dat u ze vanuit uw hoek wat kunt bijsturen. Door de crisis zullen mensen misschien de neiging hebben om nog wat selectiever te zijn in hun preventieve zorg, die zij moeten toepassen. Ik denk dat we de cijfers in het oog moeten blijven houden en we de mensen zullen moeten sensibiliseren om hen daarop te wijzen en ervoor te zorgen dat zuinigheid in dit geval de veiligheid niet overtroeft. Dat zal ook onze permanente zorg moeten blijven.

**13.03 Michel Doomst (CD&V):** À la suite de la crise, les automobilistes pourraient être tentés d'économiser sur l'entretien de leur véhicule. C'est pourquoi il conviendrait peut-être de les sensibiliser au fait que ces économies ne peuvent pas mettre la sécurité en péril.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**14 Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanvraag tot het bekomen van een vliegvergunning voor een 'High Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle (HALE-UAV) door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO)" (nr. 10260)**

**14 Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la demande d'obtenir un permis de vol pour un 'High Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle' (HALE-UAV) par la 'Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek' (VITO)" (n° 10260)**

**14.01 Ulla Werbrouck (LDD):** Mijnheer de staatssecretaris, de Vlaamse regering investeerde in 2004 in de Mercator I, een onbekend stratosfeervliegtuig op zonne-energie voor de aardobservatie. De toenmalige Vlaamse minister, Fientje Moerman, ondertekende op 14 juni 2005 het desbetreffende aankoopcontract. Vlaanderen kocht aldus de toen nog te bouwen Mercator I voor een bedrag van 10.989.000 euro, inclusief btw.

**14.01 Ulla Werbrouck (LDD):** Le gouvernement flamand a investi en 2004 dans le Mercator I, un avion solaire sans pilote censé effectuer des missions d'observation de la terre depuis la stratosphère. La société *Verhaert Design & Development* devait en principe livrer l'avion à la *Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek* (VITO) pour la fin du mois de juillet 2006 au plus tard, les premiers vols d'essai étant prévus au printemps 2006.

Contractueel werd gestipuleerd dat het toestel uiterlijk tegen 31 juli 2006 aan VITO, Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, moest worden geleverd. VITO kondigde dus op 14 juni 2005 in de pers aan dat de eerste testvluchten met het toestel in het voorjaar van 2006 zouden worden uitgevoerd. Eind 2006 zou, nog volgens VITO, de ontwikkeling van de sensoren en van de verwerkingssoftware zijn afgerond, zodat de volledige infrastructuur vanaf 2008 operationeel zou zijn.

Jusqu'à présent, ces derniers n'ont cependant toujours pas été effectués, les licences de vol requises n'ayant pas encore été délivrées, selon la ministre flamande Ceysens, par l'Administration de l'Aéronautique.

Tot op heden hebben er echter nog geen testvluchten met de Mercator I plaatsgevonden. Op 6 december 2007 meldde Vlaams minister Ceysens in de bevoegde commissie in het Vlaams Parlement dat VITO nog altijd wacht op de vereiste vliegvergunningen voor de Mercator I. Bedoelde vergunningen dienen naar verluidt door het Bestuur der Luchtvaart te worden verstrekt.

Quand la première demande de licence de vol a-t-elle été introduite? Quelles démarches la VITO a-t-elle entreprises en vue d'obtenir ces licences? Ont-elles déjà été délivrées? Quand? Si

Mijn vragen zijn dan ook de volgende.

Van wanneer dateert de eerste aanvraag tot het verkrijgen van een vliegvergunning voor de Mercator I?

Ten tweede, kunt u mij als bevoegd staatssecretaris een chronologisch overzicht verstrekken van de concrete stappen die VITO heeft ondernomen om de voor de Mercator I vereiste vliegvergunningen te verkrijgen?

elles n'ont pas encore été délivrées, quand le seront-elles? Pourquoi la procédure est-elle si longue?

Ten derde, werden de vereiste vliegvergunningen intussen al afgeleverd? Zo ja, wanneer? Zo neen, tegen wanneer verwacht u dat de vergunningen effectief zullen worden verleend?

Waarom neemt de procedure in kwestie zo veel tijd in beslag?

**14.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Werbrouck, ik kan u mededelen dat de eerste, officiële aanvraag voor het verkrijgen van een vergunning voor het project High Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle of HALE-UAV onder de naam Mercator I door het bedrijf Verhaert Space bij het directoraat-generaal Luchtvaart of DGLV in juni 2006 werd ingediend.

**14.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: La première demande introduite par la société Verhaert Space date de juin 2006. Des entretiens exploratoires avaient déjà eu lieu en 2004 et 2005. En octobre 2008, la VITO a envoyé à la direction générale Transport aérien (DGTA) une demande écrite d'informations concernant une demande de certification portant sur une nouvelle version du projet. La DGTA a répondu à la VITO qu'elle était en mesure de fournir tout complément d'information, mais la VITO n'a pas réagi.

In de loop van de jaren 2004 en 2005 hadden reeds enkele, verkennende gesprekken plaatsgevonden.

Ik kan mededelen dat VITO in oktober 2008 het DGLV per brief informeerde over een aanvraag tot certificatie van een nieuwe versie van het Mercator HALE-UAV-project.

In antwoord werd VITO gemeld dat het voor alle bijkomende informatie over de certificatie bij DGLV terecht kan. Sedert oktober 2008 is er geen bijkomende informatie van VITO meer gekomen.

Le Mercator I n'a jamais obtenu de licence parce que l'appareil ne satisfait pas aux conditions de certification imposées par la Belgique. En dépit des insistances de la DGTA, l'entreprise Verhaert Space n'a jamais résolu les problèmes qui ont été soulevés.

Er werd nooit een vergunning afgeleverd voor Mercator I, omdat het toestel niet voldeed aan de Belgische voorwaarden met betrekking tot de certificatie van onbemande toestellen. Het ging daarbij onder meer om het berekeningsdossier van het toestel, technische informatie, resultaten van structuurtesten en dies meer.

Ondanks het aandringen van de DGLV per brief en tijdens vergaderingen kon of wilde het bedrijf Verhaert Space, dat de producent van het toestel is, de informatie niet volledig leveren. Bij parallelle besprekingen tussen Verhaert, Belgocontrol, Eurocontrol en het DGLV om na te gaan onder welke voorwaarden het toestel een klaring kon krijgen, is gebleken dat zelfs wanneer het toestel een certificatie zou hebben, niet alle voorwaarden waren vervuld. Er ontbrak onder meer een transponder om een vlucht met de Mercator HALE UAV in het hoger gecontroleerd luchtruim toe te laten. Het toestel was immers niet zichtbaar voor de verkeersleidingdiensten, waardoor zijn positie door die diensten niet kon worden gekend, wat een onontbeerlijke veiligheidsvoorwaarde is. Die voorwaarden werden eveneens aan Verhaert meegedeeld en worden eerstdaags in herinnering gebracht naar aanleiding van de nieuwe vraag.

Même si l'appareil était certifié, il ne pourrait pas effectuer de vols à haute altitude étant donné qu'il est invisible pour les services de contrôle de la circulation aérienne. Ce problème a été communiqué à la société et sera rappelé lors d'une nouvelle demande.

De certificatie van het project zou kunnen plaatsvinden in de loop van 2009 met testvluchten in 2010 en 2011 en operationele vluchten in 2012, mits Verhaert aan de opgelegde voorwaarden kan voldoen.

La certification du nouveau projet pourrait avoir lieu en 2009, des vols d'essai étant dès lors possibles en 2010 et 2011. Des vols opérationnels sont envisageables en 2012 si la société Verhaert est en mesure de satisfaire aux conditions imposées.

**14.03** **Ulla Werbrouck** (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik kan

**14.03** **Ulla Werbrouck** (LDD): J'ai

mij niet van de indruk ontdoen dat het via een Vlaams initiatief is en dat het echt een pr-stunt is. Ik kan niet geloven dat het echt operationeel zal worden. Wij zullen afwachten. Ik zal de kwestie opvolgen en ik hoop dat mijn gevoel verkeerd is.

toujours le sentiment que le projet flamand est contrecarré. Je continuerai à suivre le projet et j'espère me tromper.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "vrije cabotage binnen de Benelux" (nr. 10264)**

**15 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le libre cabotage au sein du Benelux" (n° 10264)**

**15.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag betreft de cabotage binnen de Benelux.

We hebben het hierover al even gehad bij de bespreking van de beleidsnota. Ik kom erop terug met deze vraag die enige tijd geleden werd ingediend. Binnen de Europese Unie bestaat een tendens naar vrije cabotage. Men streeft op termijn naar de volledige vrijmaking van de markt en hoopt resultaten te boeken tegen 2013.

Momenteel blijkt dit evenwel niet haalbaar. Er werd een regeling uitgewerkt volgens hetgeen momenteel het meest haalbaar is. Iedere wegvervoerder mag voortaan drie cabotageritten verrichten aansluitend op een beladen rit naar het buitenland en dit binnen de zeven dagen. Dit kan in het land waar de lading is gelost, maar ook de terugweg naar de thuisbasis.

Deze regeling brengt evenwel de vrije cabotage die al jaren bestaat tussen de Benelux-landen in gevaar. Nochtans neemt de cabotage in het wegvervoer een aanzienlijk aandeel in binnen deze drie landen. Het betreft meer dan 180 miljoen beladen kilometers per jaar binnen de Benelux. Zeker voor de grensregio's en de transportfirma's aldaar zijn deze kilometers niet onbelangrijk.

Ik heb dan ook samen met een Nederlandse collega in het Benelux-parlement een resolutie ingediend om de vrije cabotage tussen België, Nederland en Luxemburg te behouden. Die werd unaniem aangenomen, maar een dergelijke resolutie is slechts aanbevelend van aard.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u vragen wat uw houding is ten opzichte van de vrije cabotage binnen de Benelux zoals die al jaren bestaat. Kan die blijven bestaan conform de nieuwe Europese regeling? Welke stappen zult u ondernemen om deze vrije cabotage binnen de Benelux te behouden?

**15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, ik wil u erop wijzen dat ik persoonlijk een groot voorstander ben van een vrijmaking van cabotage in de hele Europese Unie volgens de regels die daarvoor vastgelegd zijn.

Het is naar mijn inzicht de enige manier om de duurzame mobiliteit te bevorderen door het sterk verminderen van de lege retourritten, maar dan op een wijze die er tegelijkertijd voor zorgt dat een en ander gebeurt met respect van de sociale regelgeving.

**15.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Il existe une tendance au libre cabotage au sein de l'Union européenne. On escompte des résultats pour 2013. À l'heure actuelle, la nouvelle réglementation européenne constitue le maximum qu'on puisse atteindre. Celle-ci prévoit que chaque transporteur de marchandises par route peut désormais effectuer trois transports de cabotage à la suite d'un transport avec chargement vers l'étranger, dans un délai de sept jours.

Cette réglementation risque de compromettre le libre cabotage existant entre les pays du Benelux, alors que celui-ci représente une proportion considérable du transport routier. J'ai dès lors déposé au Parlement Benelux une résolution visant à assurer le maintien de ce libre cabotage. Cette résolution a été adoptée à l'unanimité.

Quelle est la position du secrétaire d'État dans ce dossier? S'il souhaite maintenir le libre cabotage au sein du Benelux, quelles initiatives prendra-t-il à cet effet?

**15.02 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Je suis personnellement un grand partisan d'une libéralisation du cabotage dans l'ensemble de l'Union européenne, conformément à des règles applicables dans tous les États membres. Lors du Conseil européen de juin 2008, j'étais



Tijdens de raad van juli vorig jaar stonden wij evenwel vrij geïsoleerd met ons standpunt voor het vrijmaken van de cabotage. De raad opteerde uiteindelijk voor de inperking van de cabotagemogelijkheden.

Ondanks alles blijf ik overtuigd van de voordelen van de vrijmaking van de cabotage enerzijds voor de Belgische vervoerondernemingen op de buitenlandse markten, anderzijds voor het milieu wegens het efficiënter gebruik van de voertuigen. Gezien echter het toenemend aantal lidstaten dat beperkingen op de cabotage invoert op hun eigen grondgebied en de toenemende concurrentiedreiging uit de nieuwe lidstaten – vanaf 1 mei van dit jaar hebben ook de Poolse en Hongaarse vervoerders onbeperkte toegang tot cabotage – plant België op relatief korte termijn de invoer van beperkingen op de cabotage, met name maximum 3 ritten op 7 dagen, aansluitend op een internationaal transport.

Sinds de vrijmaking van de cabotage in de Europese Unie op 1 juli 1998, bestaan in België geen concrete beperkingen op de cabotage, behoudens de notie “tijdelijk in verordening” en dit ten aanzien van alle lidstaten zonder onderscheid. Als België nu beperkingen invoert, zullen die beperkingen ook gelden voor alle lidstaten op dezelfde wijze. Het toekennen van vrije cabotage aan bepaalde lidstaten, bijvoorbeeld Nederland en Luxemburg binnen de Benelux, druist in tegen de bepalingen inzake non-discriminatie in het EU-verdrag. We mogen daarbij niet vergeten dat de Beneluxlanden in het verleden reeds tot de orde zijn geroepen door de Commissie wegens de voorkeurbehandeling die zij elkaar toestonden in de vorm van het bij elkaar toelaten van nationale vervoerders tot de markt van het internationaal vervoer, inclusief cabotage. België heeft dan ook bij de herziening van de reglementering inzake het goederenvervoer over de weg via de wet van 3 mei 1999 en zijn uitvoeringsbesluiten van 7 en 8 mei 2002 geen voorkeursbehandeling meer weerhouden voor de Nederlandse en Luxemburgse vervoerondernemingen.

Dit is, mijnheer Van den Bergh, een maatregel waarmee wij inhoudelijk niet akkoord gaan, maar waardoor wij om onze eigen transporteurs te beschermen tegen transporteurs uit andere landen, verplicht zijn de cabotage te beperken, ook al is dat tegen onze basisfilosofie.

toutefois isolé dans le cadre de ce point de vue. Le Conseil a finalement opté pour une limitation des possibilités de cabotage. Je reste toutefois convaincu qu'une libéralisation généralisée du cabotage aurait une incidence positive pour les entreprises de transport belges comme pour l'environnement, et ce grâce à une utilisation plus efficace des poids lourds.

Compte tenu du nombre croissant d'États membres qui imposent des restrictions au cabotage sur leur territoire et compte tenu également de la concurrence de plus en plus vive émanant des nouveaux États membres, notre pays prévoit également d'imposer à court terme des restrictions sur le cabotage, à savoir un maximum de trois trajets sur sept jours, suivant un transport international. Depuis la libéralisation du cabotage au 1<sup>er</sup> juillet 1998, il n'existait aucune restriction en Belgique et ce vis-à-vis de l'ensemble des États membres. Des restrictions s'appliqueraient dès lors aussi à tous les États membres.

Permettre un cabotage libre pour un nombre limité d'États membres seulement est contraire aux clauses de non-discrimination du Traité UE. La Commission européenne avait d'ailleurs déjà dû rappeler à l'ordre les pays du Benelux en raison du traitement préférentiel qu'ils s'étaient accordé entre eux sur le plan du transport jusqu'en 1999.

La Belgique n'approuve pas le principe d'une limitation du cabotage mais n'a pas d'autre choix que d'introduire des restrictions pour protéger les transporteurs nationaux.

**15.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ondanks het licht dat hier is verschenen in de duisternis, geeft dat niet veel licht voor de cabotage, tenminste niet de eerste jaren. Ik betreur dat, maar begrijp dat u daar niet onderuit kunt. De Benelux heeft dikwijls een

**15.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Je puis comprendre ce point de vue même si je trouve qu'il est regrettable de devoir en arriver là. Il est également

voortrekkersrol kunnen spelen in de Europese Unie: een aantal experimenten is vaak eerst in de Benelux toegepast en later op Europees niveau. Het is jammer dat dit voor cabotage niet kan.

Ten tweede, er wordt gesproken over discriminatie, maar men zou die mening kunnen omdraaien. Een transporteur in Frankrijk of Duitsland kan in eigen land veel meer kilometers afleggen dan een transporteur in België. Dit had enigszins gecompenseerd kunnen worden door het Belgisch vervoersgebied uit te breiden naar Beneluxgrootte, waardoor die discriminatie ten opzichte van de grote landen wat rechtgetrokken kan worden. Helaas blijkt dit niet mogelijk te zijn. Ik blijf er toch op aandringen van die cabotage in de toekomst werk te maken. Hopelijk kan dat heel snel in een Europese context.

dommage que le Benelux ne puisse pas jouer un rôle de pionnier dans le domaine. J'attire l'attention sur le fait que les transporteurs français et allemands peuvent parcourir dans leur pays un nombre beaucoup plus important de kilomètres que les transporteurs belges en Belgique. En fait, il s'agit également d'une forme de discrimination.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

#### **16** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verkrijgen van een rijbewijs zonder examen" (nr. 10290)
- de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het groeiend aantal valse rijbewijzen van buitenlandse oorsprong" (nr. 10336)
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ruilen van neprijbewijzen" (nr. 10365)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de problematiek van de rijbewijzen" (nr. 10382)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toekennen van een Belgisch rijbewijs aan de houders van een buitenlands rijbewijs" (nr. 10461)

#### **16** **Questions jointes de**

- M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'obtention du permis de conduire sans examen" (n° 10290)
- M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre croissant de faux permis de conduire d'origine étrangère" (n° 10336)
- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'échange de faux permis de conduire" (n° 10365)
- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le problème des permis de conduire" (n° 10382)
- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la délivrance d'un permis de conduire belge aux titulaires d'un permis de conduire étranger" (n° 10461)

**16.01** **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik herinner mij hoe het rijbewijs een zuurverdiend document was. Vandaar dat het mij verbaast dat in ons land jaarlijks ongeveer 10.000 rijbewijzen afgeleverd worden aan bestuurders die zelfs niet eens de wegcode kennen.

Sommigen zouden hun rijbewijs zelfs krijgen zonder het bewijs te moeten leveren – wat toch essentieel is – dat zij kunnen rijden, omdat een buitenlands, soms vervalst, rijbewijs gemakkelijk kan worden omgeruild. Blijkbaar kunnen wij een deel van die vervalste rijbewijzen wel onderscheppen, maar hoe groot het deel is dat wij niet kunnen onderscheppen, blijft onbekend.

Wat is uw standpunt ter zake? Met welke acties wilt u dat probleem aanpakken? In feite is het toch een heel gevaarlijke situatie, zowel voor de betrokkenen als voor de omgeving waarin zij zich met hun rijbewijs bewegen.

**16.01** **Michel Doomst** (CD&V): Chaque année, des permis de conduire seraient délivrés à quelque dix mille conducteurs qui ne maîtrisent même pas notre code de la route. Certains candidats au permis l'obtiendraient même sans avoir fourni la preuve de leur aptitude à la conduite, car il est aisé dans notre pays d'échanger un permis étranger, parfois falsifié. Une partie seulement de ces permis falsifiés seraient découverts.

Comment le secrétaire d'État entend-il lutter contre ce problème?

**16.02 Patrick De Groot** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, in aansluiting op wat mijn collega stelt, merk ik op dat het aantal vaststellingen van vervalsingen van rijbewijzen, hoofdzakelijk uit het buitenland, door de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden van jaar tot jaar stijgt. Dit is gegroeid van 872 in 2003 tot 1.985 in 2007. In zijn beleidsnota van april 2008 heeft de staatssecretaris aangekondigd dat er tijdens deze legislatuur initiatieven zouden worden ontwikkeld om recidive inzake verkeersovertredingen aan te pakken. Hierbij zal de databank authentieke bron rijbewijzen een belangrijke rol spelen. Ter bestrijding van documentenfraude is dezelfde rol voor de authentieke bron rijbewijzen aangewezen aangezien deze gegevensbron alle informatie over de afgifte van de rijbewijzen, het verval van het recht tot sturen, de onmiddellijke intrekking en het tijdelijk rijverbod zal integreren.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, kan de huidige centrale databank van de rijbewijzen de landsoorsprong van de rijbewijzen reeds opsporen? Wordt er ook geregistreerd op basis van welk oorspronkelijk document de omwisseling van rijbewijs gebeurde? Gaat het over buitenlandse rijbewijzen, de autoverzekering of het inschrijvingsbewijs?

Ten tweede, hoeveel personen met een Belgisch rijbewijs hebben op basis van de gegevens van de centrale databank van rijbewijzen dit rijbewijs eigenlijk op basis van een examen afgelegd in België verkregen en hoeveel personen met een Belgisch rijbewijs hebben dit rijbewijs verkregen op basis van de zogenaamde omwisseling van een buitenlands rijbewijs in een Belgisch rijbewijs? Met andere woorden, wat is het aandeel van de Belgische rijbewijzen op basis van de omwisseling van een buitenlands rijbewijs in het geheel?

Ten derde, zal er in het kader van de kruispuntbank authentieke rijbewijzen een koppeling worden gemaakt tussen enerzijds de verkeersongevallen en/of de verkeersovertredingen en anderzijds de oorsprong van het rijbewijs? Is deze koppeling soms nu al mogelijk? Is hierover statistische materiaal beschikbaar?

Ten vierde, heeft de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden gezien de enorme stijging van de vaststellingen van vervalste rijbewijzen reeds aanbevelingen geformuleerd ten aanzien van de FOD Mobiliteit of ten aanzien van uw persoon?

Ten vijfde, welke visie hebt u om deze problematiek van documentenfraude tegen te gaan?

Ten zesde, aangezien er ook een rol is weggelegd voor de gemeenten in de registratie en het doorzenden van informatie naar de centrale databank rijbewijzen en naar de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden wil ik graag weten of er ook gemeenten zijn die daadwerkelijk achterblijven in die gegevensoverdracht.

**16.03 Luk Van Biesen** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik zal de problematiek die zojuist is geschetst door de heren Doomst en De Groot, niet herhalen. Zij hebben in hun inleiding gewag gemaakt van de problematiek. Volgens mij heeft de overheid voornamelijk met twee obstakels te kampen.

**16.02 Patrick De Groot** (N-VA): Le nombre de constats de faux permis de conduire – en particulier étrangers – augmente d'année en année. Ainsi, 1.985 faux permis de conduire ont été dépistés en 2007. Le secrétaire d'État a annoncé la création d'une banque carrefour Source authentique Permis de conduire, regroupant toutes les données relatives à la délivrance et au retrait éventuel du permis, ainsi qu'à la déchéance du droit de conduire ou à l'interdiction temporaire de prendre le volant.

L'actuelle Banque de données centrales des permis de conduire (BCP) peut-elle identifier le pays d'émission du permis? Les données sont-elles enregistrées en fonction du document sur la base duquel la transposition a été effectuée? Quelle est, sur l'ensemble des permis belges, la part des permis résultant d'une transposition d'un permis étranger? La banque carrefour pourra-t-elle établir le lien entre une infraction au code de la route et l'origine du permis? Des statistiques sont-elles déjà disponibles à ce sujet? L'Office central de répression des faux (l'OCRf) a-t-il déjà adressé au secrétaire des recommandations relatives au nombre croissant de faux permis de conduire? Des communes omettent-elles de transmettre des données à la BCP ou à l'OCRf?

**16.03 Luk Van Biesen** (Open Vld): Les autorités belges doivent tenir compte de deux obstacles dans l'approche de ce problème.

Les faux sont de qualité

Het eerste probleem is dat de vervalste rijbewijzen dikwijls bijzonder goed zijn nagemaakt. Bij twijfel stuurt men de documenten op naar de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden van de federale politie. Uit cijfers blijkt dat er in 2007 alleen al 1.982 valse buitenlandse rijbewijzen werden onderschept.

Er is nog een tweede reden waarom ons land niet te veel eisen kan stellen aan vreemde bestuurders. België heeft zich geëngageerd om de rijbewijzen te erkennen van de Europese landen, van landen waarmee we akkoorden hebben en van landen die de conventies van Washington en Genève hebben onderschreven, allemaal samen ongeveer 90 landen, waaronder Marokko, Turkije en Congo.

Het is soms interessant om over de Moerdijk te kijken. Bij onze noorderburen treedt men immers wel strenger op. De lijst van landen waarmee dergelijke akkoorden zijn gesloten, is er veel kleiner. Onderdanen van die landen moeten een even streng rijexamen afleggen als de Nederlanders. Men zou zich kunnen afvragen of het niet logisch is om in diezelfde zin wat strenger op te treden.

Ik heb de volgende vragen aan de staatssecretaris.

Denkt u eraan om onze rijbewijzen beter te laten beveiligen, zodat het namaken moeilijker wordt? Kunt u de ambassades niet op de hoogte brengen van de praktijken en hun vragen extra voorzichtigheid aan de dag te leggen bij het automatisch toekennen van rijbewijzen? Wat vindt u van de werkwijze van de Nederlanders in deze materie?

**16.04 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u hebt deze vraag enkele weken geleden reeds beantwoord in de Senaat. Ik heb de vraag aangehouden omdat ik eigenlijk niet echt heel tevreden ben met het antwoord dat u toen aan mijn collega senator mevrouw Jansegers hebt gegeven.

Er zijn twee facetten aan dit dossier. Ten eerste is er de fraude met en de vervalsing van rijbewijzen. Ten tweede zijn er de bilaterale akkoorden met landen waarbij de vraag kan worden gesteld of de rijopleiding wel gelijkwaardig is.

In verband met het eerste aspect stel ik vast dat u de situatie zou opvolgen, dat u zou optreden waar nodig en dat u de nodige maatregelen zou nemen. Ik hoop dat dit inderdaad gebeurt, want het is maar de vraag hoeveel valse rijbewijzen er niet worden onderschept. Daarvan zijn immers inderdaad geen cijfers. Ik vrees echter dat het in werkelijkheid wel over meer dan over die 2.000 rijbewijzen zal gaan. Op dat vlak moeten er dus voldoende middelen ingezet worden om die fraude tegen te gaan.

In verband met het tweede aspect zegt u dat het onderwerpen van alle niet-Europeanen aan het rijexamen alleen kan in het kader van

relativement bonne et l'OCRIF a intercepté en 2007 1.982 faux permis de conduire étrangers.

La Belgique s'est engagée à reconnaître les permis de conduire des États membres de l'UE, des pays avec lesquels nous avons conclu des accords ainsi que des pays qui ont signé les conventions de Washington et de Genève. Cela concerne au total 90 pays. Les autorités néerlandaises sont beaucoup plus sévères sur ce plan. La liste des pays avec lesquels les Pays-Bas ont conclu des accords est beaucoup plus limitée et les ressortissants de ces pays doivent en outre passer un examen tout aussi sévère que celui que doivent passer les ressortissants néerlandais eux-mêmes.

Quelles mesures le secrétaire d'État a-t-il l'intention de prendre pour lutter contre la falsification des permis de conduire? Nos ambassades ne devraient-elles pas se montrer plus prudentes lors de l'échange d'un permis étranger pour un permis belge? Que pense le secrétaire d'État de l'attitude plus stricte des Pays-Bas?

**16.04 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Le grand nombre de faux permis constitue un premier problème. Nul doute que ce chiffre est en réalité beaucoup plus élevé que les près de deux mille permis détectés en 2007 par la police. Un deuxième problème réside dans les accords bilatéraux conclus avec des pays pour lesquels on peut parfois avoir des doutes sur la qualité de la formation à la conduite. Le secrétaire d'État a déclaré que nous ne pouvons ignorer tout simplement ces accords. Pourquoi les Pays-Bas peuvent-ils dans ce cas adopter une attitude autrement plus stricte? Nos voisins d'outre-Moerdijk utilisent une liste sur laquelle ne figurent que sept pays non européens!

Europese regelgeving. U zegt ook dat het opzeggen van internationale verdragen niet realistisch is en dat de bilaterale akkoorden niet zomaar tot stand zijn gekomen.

Ik ben het daarmee niet eens. Ik verwijs hier naar het voorbeeld van Nederland. U bent er trouwens nog niet op ingegaan, niet in de pers en niet in uw antwoord aan senator Jansegers. Nederland is veel strenger. Nederland zegt met de regelmaat van de klok akkoorden op en heeft slechts een heel beperkt lijstje van zeven landen waarmee een bilateraal akkoord wordt gesloten, waardoor rijbewijzen kunnen worden uitgewisseld, buiten uiteraard de Europese en echte Westerse landen. Ik heb dat lijstje. Het gaat dan over zeven landen die buiten Europa gelegen zijn en waarover wel eens wat discussie zou kunnen zijn, buiten uiteraard de Europese landen, die wij allemaal wel kennen.

Eerlijk gezegd, als wij aan deze problematiek een oplossing willen geven, aan de fraude, de vervalsingen en de verkeersveiligheid, dan moeten er, ten eerste, strenge controles gebeuren door de bevoegde diensten, die natuurlijk over de nodige middelen moeten beschikken, en, ten tweede, moet er een nieuw onderzoek starten door uw administratie waarbij een lijst wordt opgesteld, op welke manier dan ook, waarbij wordt gekeken of al die bilaterale akkoorden nog wel up-to-date zijn, of die nog wel in orde zijn en waarbij gekeken wordt of de gelijkwaardigheid van de rijopleiding hier wel dezelfde is als die in het land van oorsprong.

Bestaat er een lijst met landen waarmee er een bilateraal akkoord werd afgesloten inzake de uitwisseling van rijbewijzen waarvan, ten eerste, in de praktijk blijkt dat in deze landen de afgifte van rijbewijzen kan gebeuren aan personen die niet over de vereiste theoretische en praktische kennis beschikken om een wagen te besturen en, ten tweede, vele vervalsingen in omloop zijn?

Mijnheer de staatssecretaris, bent u bereid om zo'n lijst op te stellen?

Welke maatregelen werden er getroffen opdat de bestaande bilaterale akkoorden worden opgezegd of herzien zodat alleen tot het uitwisselen van rijbewijzen wordt overgegaan indien de verzoekers eerst met succes een aangepaste theoretische en praktische proef hebben afgelegd waarmee zij hun rijvaardigheid en de kennis van de verkeerswet van dit land aantonen?

**16.05 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal niet alles herhalen. Ik denk dat er twee problemen zijn, namelijk de fraude en de kwaliteit van de rijopleiding in andere landen. Het voorbeeld van onze noorderburen is al aangehaald, waar mensen effectief een rijopleiding moeten volgen als zij uit bepaalde landen komen.

Ik kom onmiddellijk tot mijn vragen.

Ten eerste, hebt u een lijst van de top vijf van frauduleuze landen waarmee een overeenkomst werd gesloten? Ten tweede, zijn de toetsingscriteria om dat buitenlandse rijbewijs om te ruilen voor een Belgisch rijbewijs adequaat genoeg voor die landen? Ten derde, India werd geschrapt van die lijst - voor alle duidelijkheid, ik heb mijn rijbewijs hier behaald; ik heb dat dus niet meegebracht - en ik had

Il faut engager plus de moyens dans la lutte anti-fraude et effectuer plus de contrôles. Ensuite, il convient de soumettre à un examen rigoureux la liste des nonante pays dont nous reconnaissons les permis, en ciblant la qualité des formations à la conduite dispensées sur place.

Le secrétaire d'État est-il disposé à dresser la liste des pays où la délivrance de permis à des personnes non aptes à la conduite est monnaie courante et dont il est notoire qu'ils sont à l'origine de nombreuses fraudes au niveau des permis? Allons-nous également évoluer vers une situation dans le cadre de laquelle l'échange de permis ne sera possible que si les demandeurs réussissent des épreuves théorique et pratique adaptées?

**16.05 David Geerts** (sp.a): Deux problèmes se posent : celui de la fraude et celui de la qualité de la formation à la conduite dans d'autres pays.

Le secrétaire d'État dispose-t-il d'une liste des principaux pays fraudeurs? Les critères pour l'échange contre un permis de conduire belge sont-ils toujours suffisamment pertinents pour ces pays? La radiation de la liste de l'Inde a-t-elle eu certaines conséquences? Est-il vrai que

graag vernomen welke consequenties die schrapping heeft. Ik weet dat Belgen met een internationaal rijbewijs rondtoeren in India. Ten vierde, klopt het gerucht dat mensen in Quebec hun rijbewijs kunnen omruilen maar dat dit niet geldt voor de andere Canadese provincies? Ten vijfde, bent u bereid om de huidige wetgeving te evalueren en eventueel de nodige aanpassingen door te voeren?

seuls les habitants de la province de Québec au Canada peuvent venir échanger leur permis de conduire chez nous, les habitants des autres provinces n'étant pas autorisés à le faire? Le secrétaire d'État évaluera-t-il la réglementation actuelle pour l'adapter le cas échéant?

**16.06** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik heb een karrenvracht aan vragen gekregen, waarop ik zal proberen voldoende omstandig te antwoorden, misschien evenwel niet tot algehele tevredenheid.

**16.06** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: En vertu d'accords bilatéraux internationaux, la Belgique accepte les permis de conduire d'une nonantaine de pays. Chaque année, environ dix mille permis de conduire sont échangés contre un permis belge dans nos communes. Lorsque la commune doute de la validité du permis étranger, elle le soumet pour contrôle à la police fédérale. Ainsi, près de deux mille permis de conduire falsifiés sont découverts annuellement et ne sont donc pas échangés.

Op de vraag van de heer Doomst kan ik antwoorden dat ingevolge internationale bilaterale akkoorden, de Europese Unie niet meegerekend, ons land de rijbewijzen aanvaardt van een negentigtal landen. Jaarlijks gaat het om ongeveer tienduizend rijbewijzen die worden omgeruild tegen een Belgisch rijbewijs. Die omruiling gebeurt in de gemeente, die over een specimen beschikt van alle buitenlandse rijbewijzen.

Les falsifications bien faites ne sont évidemment pas faciles à détecter et, par ailleurs, il se peut également que les permis de conduire aient été obtenus illégalement dans le pays d'origine. Environ 45% de ces dix mille permis étrangers proviennent du Maroc et de la Turquie et de 35% de pays où il est peu ou pas question de falsifications.

Wanneer de gemeente twijfels heeft over de geldigheid van het buitenlands rijbewijs, wordt het voorgelegd aan de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden, een dienst van de federale politie. Op die manier worden er jaarlijks een kleine tweeduizend vervalste rijbewijzen ontdekt, die dus geen aanleiding kunnen geven tot omruiling.

Si l'on constate un trop grand nombre de falsifications à partir d'un pays déterminé, on peut réfléchir ensemble à l'approche qu'il convient d'adopter. Si la concertation n'aboutit à aucun résultat, l'accord bilatéral est révoqué, ce qui n'est pas chose évidente eu égard aux conséquences diplomatiques. En outre, une telle situation affecte également les Belges dans le pays concerné. Mais il est donc inexact d'affirmer que dix mille permis de conduire sont délivrés annuellement à des conducteurs étrangers inaptés.

Het is duidelijk dat het niet zo eenvoudig is om zeer goede vervalsingen op te sporen. Wij kunnen ook vermoeden dat in een aantal gevallen het rijbewijs gewoon wordt gekocht in het land van herkomst. Uiteindelijk weten wij dus niet hoeveel van die tienduizend omgeruilde rijbewijzen vervalst of gekocht zijn.

Daarbij is het niet onbelangrijk om na te gaan waar die tienduizend buitenlandse rijbewijzen vandaan komen. Ongeveer 45% komt uit Marokko en Turkije. Daarnaast komt zowat 35% van de rijbewijzen uit landen waarvan wij weten dat er weinig of geen vervalsingen zijn, onder meer de westerse landen, de Verenigde Staten, Canada, Japan, China en Australië.

Wanneer wordt vastgesteld dat een bepaald land te veel vervalsingen of onregelmatigheden geeft, dan wordt er contact opgenomen, samen met Buitenlandse Zaken, met het land in kwestie, om na te gaan hoe dat probleem aangepakt kan worden. Indien dat niets oplevert, zal uiteindelijk het bilateraal akkoord worden opgezegd. Dat is in het verleden al gebeurd met Bangladesh, Pakistan en India.

De opzegging van het bilateraal akkoord is niet evident, aangezien dat dikwijls slaat op onze diplomatieke en buitenlandse relaties met het betrokken land. Bovendien houdt de opzegging van het bilateraal akkoord ook in dat de Belgen in het betrokken land eveneens hun Belgisch rijbewijs niet kunnen omruilen. Er kan dus maar worden omgeruild als er een bilateraal akkoord bestaat.

Concluderend kunnen we stellen dat de omvang van het probleem

van de vervalste en gekochte rijbewijzen in zijn juiste context bekeken moet worden. Het klopt zeker niet dat er jaarlijks tienduizend Belgische rijbewijzen worden afgegeven aan buitenlanders die niet kunnen rijden of de wegcode niet kennen. Er bestaat een systeem van verificatie door de gespecialiseerde dienst van de federale politie, en onregelmatigheden met rijbewijzen van een bepaald land worden gesignaleerd aan het betrokken land, teneinde die op te lossen. Eventueel wordt de omwisseling stopgezet of het bilateraal akkoord opgezegd.

Mijnheer De Groot, uw eerste vraag was of de huidige centrale databank van rijbewijzen de oorsprong van het rijbewijs reeds kan opsporen en of er wordt geregistreerd op basis van welk oorspronkelijk document de omwisseling van het rijbewijs gebeurde. Welnu, de omwisseling gebeurt alleen op voorlegging van het origineel buitenlandse rijbewijs en niet op basis van een of ander document. In het centraal bestand van de rijbewijzen wordt het land van afgifte en het nummer van het buitenlandse rijbewijs genoteerd.

Ten tweede, hoeveel personen met een Belgisch rijbewijs hebben hun examen afgelegd in België en hoeveel personen hebben een Belgisch rijbewijs op basis van een omwisseling? Wat is met andere woorden het aandeel van de Belgische rijbewijzen op basis van de omwisseling van een buitenlands rijbewijs, ten opzichte van het geheel? Vanaf januari 2008 tot eind januari 2009 hebben 20.772 personen gebruikgemaakt van een omwisseling, waarvan 10.555, dus ongeveer de helft, afkomstig is van de Europese Unie. In dezelfde periode hebben 152.383 personen hun rijbewijs na examens verkregen. Indien rekening wordt gehouden met alle omwisselingen, krijgt 88% van de personen het Belgisch rijbewijs na een examen en 12% via een omwisseling. Wanneer de omwisseling van rijbewijzen uit de Europese Unie buiten beschouwing wordt gelaten, ontving 94% zijn eerste document na het afleggen van een examen.

Uw derde vraag ging over de Kruispuntbank Authentieke Rijbewijzen en de koppeling die kan worden gemaakt tussen verkeersongelukken en verkeersovertredingen, enerzijds, en de oorsprong van het rijbewijs, anderzijds. Op basis van registratieformulieren naar aanleiding van verkeersongevallen kunnen de identiteit, de nationaliteit en bijgevolg ook het rijbewijs van de personen die in een ongeval zijn betrokken, worden achterhaald. Het betreft dan alleen ongevallen met lichamelijke letsels en geen ongevallen waarbij er alleen stoffelijke schade is. Bovendien zegt de betrokkenheid in een ongeval niets over wie aansprakelijk is voor het ongeval.

Gelet op het relatief klein aantal bestuurders wiens buitenlands rijbewijs werd omgewisseld zonder examens af te leggen, ten opzichte van het geheel van de bestuurders die wel een examen hebben gelegd, zal er wellicht geen relevante correlatie zijn tussen de betrokkenheid bij een ongeval, enerzijds, en het omgewisselde buitenlandse rijbewijs, anderzijds.

Ik kom tot uw vierde vraag, met name of de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden reeds aanbevelingen heeft geformuleerd voor de FOD Mobiliteit of mezelf. Mijn administratie wordt door de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden van de federale politie steeds geïnformeerd betreffende de vastgestelde vervalsingen en de situatie die zich in bepaalde landen voordoet.

L'échange se fait exclusivement sur présentation du permis de conduire étranger original en non sur la base d'un document quelconque. Le pays de délivrance et le numéro du permis de conduire étranger sont encodés dans le fichier central des permis de conduire. Entre janvier 2008 et fin janvier 2009, 20.772 personnes ont fait usage de la possibilité d'échange, la moitié d'entre elles étant originaires d'un pays de l'Union européenne, alors que 152.383 personnes ont obtenu le permis de conduire après avoir réussi les examens. Abstraction faite de l'échange de permis de conduire au sein de l'Union européenne, 94% des personnes concernées ont obtenu leur premier document après avoir passé un examen.

Sur la base des constats d'accidents ayant entraîné des lésions corporelles, il est possible de connaître l'identité, la nationalité et par conséquent aussi le numéro de permis de conduire des personnes impliquées dans un accident, sans toutefois que cela ne donne une indication sur les responsabilités. Il est difficile d'établir une corrélation pertinente entre l'implication dans un accident et l'échange d'un permis de conduire étranger.

Mon administration est toujours informée par le service compétent de la police fédérale des falsifications constatées et de la situation propre à certains pays.

La majorité des échanges sont basés sur les traités internationaux de Vienne et de Genève qui, compte tenu de leur portée, ne peuvent être sans plus dénoncés. De même, des accords bilatéraux ne sont conclus qu'à l'issue d'une étude comparative des deux régimes. Lorsque l'on constate une série de falsifications concernant un pays déterminé ou qu'il n'est plus satisfait aux conditions, il est mis un terme à

Mijn visie omtrent het tegengaan van documentenfraude is de volgende. Ik herinner eraan dat de meeste omwisselingen gebaseerd zijn op de internationale verdragen van Wenen en Genève. Deze akkoorden opzeggen, is op zijn minst onrealistisch, gelet op het grote aantal landen dat deze verdragen tot regeling van het internationaal verkeer heeft ondertekend. Ook de bilaterale akkoorden zijn maar tot stand gekomen nadat werd onderzocht welke voorwaarden in een bepaald land bestaan om een rijbewijs te bekomen en of hun systeem vergelijkbaar is met ons systeem. Als echter een aantal vervalsingen van een bepaald land wordt vastgesteld, wordt er in samenwerking met Buitenlandse Zaken contact opgenomen met dat land om een oplossing daarvoor te zoeken. Als niet meer aan de Belgische rijbewijsvoorwaarden wordt voldaan, wordt de omwisseling stopgezet en, zo nodig, het bilateraal akkoord opgezegd.

Ik komt tot uw zesde vraag, omtrent de rol van de gemeenten in de registratie, en uw vraag of er gemeenten zijn die achterblijven in de gegevensoverdracht. Uit de voor ons beschikbare informatie, in casu het centrale bestand van rijbewijzen en inspectieverslagen, blijkt dat het overgrote deel van de gemeentebesturen zich nauwgezet houdt aan de reglementaire gegevensoverdrachten.

Ik kom tot de vragen van de heer Van Biesen over de vervalste rijbewijzen. Om de rijbewijzen beter te laten beveiligen, zodat het namaken moeilijker wordt, moet u eerst en vooral beseffen, mijnheer Van Biesen, dat de problematiek van de vervalste rijbewijzen niet de Belgische rijbewijzen betreft, maar de buitenlandse die al dan niet vervalst of gekocht zijn.

Moeten wij de ambassades op de hoogte brengen van de praktijken en hen vragen extra omzichtig te zijn? De internationale en bilaterale akkoorden zijn gebaseerd op de wederzijds erkenning van het rijbewijs. Op basis van deze akkoorden volstaat het dat een buitenlander zich in het land in kwestie met zijn origineel rijbewijs aanbiedt om het Belgisch rijbewijs te verkrijgen. In geval van twijfel wordt het bewijs ter controle naar de federale politie gestuurd.

Wat denk ik over de werkwijze van onze noorderburen in deze materie? Ik ben van oordeel dat de Belgische en de Nederlandse situatie historisch bekeken moeten worden.

Zoals in vele andere landen hebben wij hier de traditie van de bilaterale akkoorden. Nederland lijkt mij een uitzondering te zijn. Het is dus niet zo evident de uitzondering als voorbeeld te nemen, zeker niet in het kader van de groeiende mondialisering, waar blijkbaar weinig plaats is voor de Nederlandse gastvrijheid op dit vlak.

Mijnheer Mortelmans, u vroeg een lijst van landen waarmee een bilateraal akkoord werd gesloten en waarvan in de praktijk blijkt dat de afgifte van rijbewijzen er kan gebeuren aan personen die niet over de vereiste theoretische en praktische kennis beschikken. U vroeg ook of er veel vervalsingen in omloop zijn.

Mijnheer Mortelmans, ik durf te veronderstellen dat u op een of andere manier beschikt over een lijst van landen die niet in orde zijn wat de afgifte van het rijbewijs betreft, maar ik heb die niet. Ik kan die lijst ook niet opstellen. Ik heb wel een lijst van landen waarmee wij een internationaal of een bilateraal akkoord hebben gesloten. Die lijst

l'échange et l'accord bilatéral est le cas échéant dénoncé.

La consultation du fichier central des permis de conduire et des rapports d'inspection révèle que la grande majorité des administrations respecte scrupuleusement la réglementation relative à la transmission de données.

Le problème des faux permis de conduire ne concerne pas des permis belges, mais des permis étrangers, falsifiés ou achetés. Dans un pays avec lequel la Belgique a conclu un accord bilatéral, il suffit qu'un étranger se présente muni de son permis de conduire original pour obtenir un permis belge. En cas de doute, le permis est envoyé pour contrôle à la police fédérale.

Comme de nombreux autres pays, nous travaillons par le biais d'accords bilatéraux. Les Pays-Bas font exception dans ce domaine et il est donc difficile de prendre ce pays comme exemple. J'ose supposer que M. Mortelmans dispose d'une liste de pays qui ne sont pas en ordre sur le plan de la délivrance du permis de conduire. Je ne dispose pas d'une telle liste mais bien d'une liste des pays avec lesquels la Belgique a conclu un accord international ou bilatéral. Les accords bilatéraux ne sont conclus qu'à l'issue d'une étude comparative approfondie. Les modifications éventuelles font l'objet d'un suivi par mon administration, en collaboration avec le département des Affaires étrangères. Si l'on ne parvient pas à résoudre un problème, l'accord est dénoncé, ce qui s'est déjà produit à plusieurs reprises.

En ce qui concerne la liste des documents falsifiés, je vous renvoie aux quelque 2.000 faux permis recensés annuellement par l'OCRF.



is trouwens gepubliceerd naar aanleiding van een schriftelijke vraag van uw collega, mevrouw Jansegers, waarnaar u duidelijk verwezen hebt.

Wat de bilaterale akkoorden betreft, kan ik u verzekeren dat die niet zomaar tot stand komen. Er wordt telkens nagekeken wat in het betrokken land de voorwaarden zijn om een rijbewijs te verkrijgen en of die vergelijkbaar zijn met ons systeem. De wijziging van die voorwaarden wordt opgevolgd door onze administratie, in samenwerking met Buitenlandse Zaken. Als er wijzigingen worden vastgesteld, wordt er contact genomen met het land in kwestie. Wanneer aan een probleem niet wordt geredieerd, wordt het akkoord opgezegd. Het is trouwens al meermaals gebeurd dat wanneer niet meer wordt voldaan aan onze rijbewijsvoorwaarden, de omruiling wordt stopgezet. Ik verwijs ook daarvoor naar het antwoord dat ik op de schriftelijke vragen van mevrouw Jansegers heb gegeven.

Wat de vervalsingen betreft, kan ik alleen verwijzen naar de bevindingen van de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden van de federale politie en de ongeveer 2.000 vervalste rijbewijzen die per jaar worden vastgesteld.

Uw tweede vraag ging over de eventuele opzegging of herziening van bestaande bilaterale akkoorden, zodat enkel tot uitwisseling van rijbewijzen wordt overgegaan indien de verzoekers eerst met succes een aangepaste theoretische en praktische proef hebben afgelegd waarmee zij hun rijvaardigheid en hun kennis van ons land aantonen. Ik herhaal, voor de zoveelste keer, dat ik niet van plan ben de bestaande bilaterale akkoorden zomaar op te zeggen of te herzien.

Zoals ik al meermaals heb verklaard, wordt een eventuele wijziging van de rijbewijsvoorwaarden in een welbepaald land door mijn administratie opgevolgd en worden de nodige maatregelen genomen, wanneer er onregelmatigheden worden vastgesteld.

Het is niet omdat voor een bepaald land verhoudingsgewijs een aantal fraudegevallen wordt vastgesteld, dat de omwisseling van alle rijbewijzen van datzelfde land moet worden stopgezet. Indien wij ervan uitgaan dat 15% tot 20% van de rijbewijzen uit eventuele probleemlanden komt, dan wordt ook 10% van de omgewisselde rijbewijzen wel degelijk ontmaskerd.

Ik herhaal ook nogmaals dat de gemeenten beschikken over een specimen van alle buitenlandse rijbewijzen die voor omruiling in aanmerking komen. In geval van twijfel kan opnieuw telkens de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden worden ingeschakeld. Indien wordt vastgesteld dat voor een bepaald land aan de rijbewijsvoorwaarden niet meer wordt voldaan, wordt de omruiling voor alle rijbewijzen van datzelfde land stopgezet. Daarmee herhaal ik ook wat ik reeds eerder heb verklaard.

Wij moeten zeker en vast onze controle op de buitenlandse rijbewijzen aanscherpen. Er kan uiteraard ook door mijn administratie nauwlettender worden toegekeken op de evolutie inzake het aantal vastgestelde vervalsingen van welbepaalde landen, teneinde bijgevolg korter op de bal te spelen, onregelmatigheden aan het betrokken land te signaleren en desnoods het bilateraal akkoord op te zeggen.

Je n'ai pas l'intention d'annuler ni de reconsidérer les accords bilatéraux actuels pour un oui ou pour un non. Mon administration suit les modifications pouvant intervenir dans un pays en ce qui concerne les conditions d'obtention du permis de conduire et prend les mesures qui s'imposent lorsqu'une irrégularité est observée. La constatation d'un certain nombre de fraudes dans un pays donné ne doit pas entraîner une interruption générale de l'échange des permis provenant de cet État. Si nous considérons que 15 à 20 % des permis de conduire proviennent de pays à risque, le nombre de permis échangés identifiés comme frauduleux s'élève également à 10 %. Les communes disposent d'un spécimen de tous les permis de conduire étrangers pouvant être échangés. En cas de doute, il est possible de faire appel à l'OCRF. Si l'on constate qu'un pays ne répond plus aux exigences en matière de délivrance de permis de conduire, nous mettons fin aux échanges.

Il va de soi que nous devons renforcer le contrôle des permis étrangers. Mon administration est en mesure de surveiller plus précisément l'évolution du nombre de falsifications constatées dans certains pays.

On n'observe guère de changement d'une année à l'autre en ce qui concerne les cinq pays dont proviennent le plus grand nombre de faux permis, c'est-à-dire le Congo, le Cameroun, la Guinée, la Russie et le Togo.

Lors de la conclusion d'accords bilatéraux, les conditions d'obtention du permis de conduire dans le pays concerné ainsi que le degré de similitude avec notre système font l'objet d'une analyse particulière. Le SPF Mobilité et Transport collabore avec le SPF Affaires étrangères pour surveiller les éventuelles modifications apportées aux conditions d'octroi

Ten slotte zal ik antwoorden op de vragen van de heer Geerts. De eerste vraag ging over de top vijf of de ranking. Er waren Olympische Spelen, zeker?

Uiteraard weten wij alleen voor welke landen de meeste, vervalste rijbewijzen worden ontdekt. De top vijf van de landen voor wie de meeste vervalsingen werden vastgesteld, verandert weinig over de jaren heen.

Ik zal beginnen met goud. Het goud gaat naar Congo. Daarna volgen Kameroen, Guinea, Rusland en Togo.

Inzake de toetsingscriteria voor het omruilen van de buitenlandse rijbewijzen wijs ik erop dat bij het sluiten van bilaterale akkoorden telkens wordt nagekeken wat in het land waarmee het akkoord wordt gesloten, de voorwaarden zijn om het rijbewijs te verkrijgen. Ook wordt nagekeken of hun systeem vergelijkbaar is met het onze. Eventuele wijzigingen van de voorwaarden in de bedoelde landen worden door de FOD, in samenwerking met Buitenlandse Zaken, opgevolgd. Dat heeft geleid tot de stopzetting van de omruiling, ondanks het bestaan van een internationaal, bilateraal akkoord. Ik verwijs naar India.

U zegt dat India in 2008 van de lijst werd geschrapt. De Indische overheid geeft nog steeds een Indisch rijbewijs aan de Belgen die in India wonen. Heeft zulks een impact op de relaties tussen beide landen? India werd bij ons geschrapt. De Indische overheid weet wat wij hebben vastgesteld. Zij reiken onze rijbewijzen nog uit. Zij weten hoe wij te werk gaan. De schrapping heeft derhalve geen enkele impact op de relaties tussen beide landen, wat bijna een erkenning van hunntwege is dat bij hen een en ander niet koosjer is.

Dan kom ik op de vraag omtrent de Canadese provincie Québec, mijnheer Geerts. U zegt dat een rijbewijs van Québec wel kan worden omgeruild, terwijl dat niet geldt voor de inwoners van de andere provincies. Mijnheer Geerts, in Canada is het rijbewijs een aangelegenheid van de deelstaten of staten. Wij hebben een diplomatiek akkoord tot wederzijdse erkenning met Québec, Alberta en Ontario. De rijbewijzen van de overige provincies komen niet in aanmerking voor omwisseling naar een Belgisch model, vermits er met hen geen akkoord is gesloten. Zo eenvoudig is dat.

Dan kom ik op uw vraag om de huidige reglementering te evalueren. Wij zijn nu eenmaal gebonden door internationale en bilaterale akkoorden, die niet zomaar kunnen worden opgezegd. Zij creëren ook voordelen voor de Belgen in het buitenland en maken dikwijls deel uit van een diplomatiek en economisch pakket. Misschien behoort 15 tot 20 procent van de omgeruide rijbewijzen tot mogelijke risicolanden, maar het is absoluut niet juist dat alle rijbewijzen uit die landen vervalst of verkocht zijn. Wij hebben een systeem in het leven geroepen dat relatief goed werkt. De gemeenten beschikken over een specimen van die rijbewijzen en in geval van twijfel is er de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden. Ik herhaal nog eens dat 2.000 vervalsingen werden ontdekt. Wij moeten onze controle op de buitenlandse rijbewijzen zeker en vast aanscherpen. Ik geef dat toe. Er zal door mijn administratie ook nauwlettender worden nagekeken welke de evolutie is, land per land, om maatregelen te kunnen nemen.

du permis de conduire. En ce qui concerne l'Inde, ce monitoring a entraîné l'arrêt des échanges en dépit de l'existence d'un accord. Les autorités indiennes savent ce que nous avons constaté et continuent à délivrer des permis à des Belges. Cette suppression n'a aucune incidence sur les relations entre les deux pays.

Au Canada, la délivrance des permis de conduire ressortit à la compétence des entités fédérées. Nous n'avons conclu un accord diplomatique de reconnaissance réciproque qu'avec le Québec, l'Alberta et l'Ontario.

La Belgique est liée par des accords internationaux et bilatéraux qui offrent également des avantages aux Belges résidant à l'étranger et font souvent partie d'un paquet diplomatique et économique. 15 à 20 % des permis de conduire échangés pourraient provenir d'éventuels pays à risque mais il est totalement erroné d'affirmer que tous les permis de conduire originaires de ces pays sont falsifiés ou ont été achetés. Notre système fonctionne relativement bien. Mon administration examinera plus en détail l'évolution par pays, afin de pouvoir prendre des mesures. Il faut bien se rendre compte du fait qu'un nombre important d'institutions internationales sont établies en Belgique. Bruxelles est peut-être même la ville la plus internationale au monde. Il en résulte que la situation belge ne peut être simplement comparée à celle de n'importe quel autre pays. Notre orientation internationale a inévitablement des conséquences.

Ik dring er echter op aan zich in te denken dat in België enorm veel internationale instellingen zijn gevestigd, dat er enorm veel ambassades, economische en sociale secretariaten van de verschillende landen zijn en dat ons land erg internationaal georiënteerd is. Brussel is misschien de meest internationale stad ter wereld en die ligt nu eenmaal binnen onze landsgrenzen. Wij kunnen de situatie in ons land niet zomaar vergelijken met om het even welk ander land in Europa of ter wereld. Onze internationale oriëntatie heeft onvermijdelijk gevolgen. Ik mag er in deze aangelegenheid niet aan denken om alles op één hoopje te gooien of om alles zomaar overboord te gooien. Dat moet u begrijpen.

Tot daar, mijnheer de voorzitter, mijn omstandig antwoord op de vele vragen die de collega's hierover hebben gesteld.

**16.07 Michel Doomst (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw omstandig en gedetailleerd antwoord.

Ik had gekeken naar Nederland omdat men daar wat strenger is en we daaruit misschien wat konden leren. Uit uw antwoord leer ik dat de internationale samenwerkingsovereenkomsten daar anders liggen en we daaruit op korte termijn weinig zullen leren.

Een tweede les is dat we dit vooral vanuit de gemeenten heel accuraat zullen moeten blijven opvolgen. Uit uw statistieken blijkt dat dit op federaal niveau heel nauwkeurig wordt opgevolgd en dat het zaak zal zijn om de goede bijgestuurde handleidingen op het juiste moment aan de mensen te bezorgen die daarover op het terrein moeten oordelen.

Dat betekent ook dat er vanuit de gemeenten een tweerichtingsverkeer zal moeten zijn en dat men van daaruit accuraat zal moeten signaleren waar de problemen zijn. Blijkbaar worden akkoorden op tijd en stond opgezegd wanneer het echt noodzakelijk is en ligt de verantwoordelijkheid om daarop te reageren op het lokale niveau.

In die optiek zullen wij de evolutie van de cijfers op de voet blijven volgen.

**16.08 Patrick De Groot (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en de tijd die u daaraan hebt besteed.

Ik behoor niet tot de groep mensen die staan te roepen om de internationale verdragen met betrekking tot het erkennen van mekaars rijbewijzen op te schorten.

Ik heb trouwens gezien dat tussen de indiening van mijn vraag en vandaag de Ministerraad van 23 januari een verdrag heeft gesloten met Canada om mekaars rijbewijzen te erkennen. Ik ontken niet dat dit een goede zaak is.

Ik begrijp uw standpunt wat betreft de problematiek van de bilaterale akkoorden en de internationale verdragen. Het is ook onze mening dat dit inderdaad een mes is dat aan twee kanten snijdt, en dat als

**16.07 Michel Doomst (CD&V):** Les Pays-Bas sont beaucoup plus restrictifs. Je déduis de votre réponse que leur approche des accords de collaboration est différente. Nous devons être attentifs à cette question au niveau communal surtout. Manifestement, les accords sont dénoncés à temps lorsque la nécessité est réelle. Le niveau local aussi assume une part de responsabilité. Nous allons suivre de près l'évolution des chiffres.

**16.08 Patrick De Groot (N-VA):** Je ne suis pas de ceux qui réclament haut et fort la suspension d'accords internationaux portant reconnaissance mutuelle des permis de conduire. L'accord conclu le 23 janvier 2009 par le Conseil des ministres avec le Canada sur la reconnaissance des permis de conduire est une bonne chose. La question des accords bilatéraux et internationaux est en effet une lame à double tranchant.

Je me demande cependant si les

een akkoord wordt opgezegd, dit ook geldt voor Belgen die naar het buitenland gaan. Wij kunnen ons daarin vinden.

Wat ik mij wel afvraag, is of de vervalsingen echt een probleem vormen voor de verkeersveiligheid. In welke mate kunnen wij vandaag nagaan hoe dat eigenlijk gebeurt? Kan een databank echt een verhoogde graad van ongevallen van chauffeurs met omgezette rijbewijzen van bepaalde landen aangeven? Als dat zou kunnen, kan men gericht handelen. Uit uw antwoord blijkt dat dergelijke statistieken echter niet mogelijk zijn. Ik vind dat we daar wat tekort schieten.

U stelt dat een omwisseling enkel en alleen gebeurt op voorlegging van een origineel buitenlands rijbewijs. Dat is echter niet de kern van het probleem. De grote vraag is hoe men een rijbewijs verkrijgt.

Sommigen worden bij manier van spreken gratis bij een zaak chips uitgedeeld, om maar een vergelijking te maken. Daar gaat het over.

Bedankt voor het cijfermateriaal dat u hebt gegeven. Ik zal het nog eens rustig bekijken. Het lijkt mij op het eerste gezicht niet zo dramatisch. Nogmaals bedankt voor de informatie, we blijven dit volgen.

**16.09 Luk Van Biesen** (Open Vld): Ik wil uiteraard de staatssecretaris danken voor het omstandig antwoord. Wij hebben deze vragen gesteld om de aandacht op deze problematiek te vestigen. U hebt het antwoord voorgelezen en daarin hebt u heel wat dingen aangekondigd die u beleidsmatig wenst te doen op de verschillende niveaus. Ik wil alleen vragen dat het niet blijft bij het voorlezen van het antwoord maar dat dit daadwerkelijk ook in beleidsdaden wordt omgezet.

**16.10 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, u mag het mij niet kwalijk nemen maar ik ben toch niet echt tevreden met uw antwoord. Ik had gehoopt dat u deze problematiek ten gronde zou aanpakken maar u gaat dat niet doen. Uit het antwoord dat u hebt gegeven blijkt dat u op de weg blijft die reeds door uw voorgangers werd ingeslagen. De problematiek is nochtans reëel en ernstig genoeg om er iets aan te doen.

Wat mij betreft zou u de Nederlandse houding moeten aannemen. Het is toch niet logisch dat België met zowat de halve wereld akkoorden sluit en dat Nederland dat met slechts een zeer beperkt lijstje doet terwijl de omstandigheden in beide landen ongeveer dezelfde zijn. Eigenlijk is het hier op het vlak van ruimtelijke ordening en verkeersveiligheid nog veel erger dan in Nederland. Ik begrijp dat dus niet. Uw enige argument is dat Nederland een uitzondering is in de wereld. Misschien is het echter wel een goede uitzondering. Misschien moeten we daar eens naar kijken.

Ik wil nog even reageren op wat ik hier gehoord heb over die wederkerigheid. Als wij bijvoorbeeld India van de lijst schrappen zouden onze mensen daar problemen krijgen. Ik heb in de pers gelezen dat dit niet klopt. Belgen kunnen ginder tot vandaag nog altijd een rijbewijs krijgen. Ik zou dus willen weten wat daar nu van aan is.

falsifications constituent réellement un risque pour la sécurité routière. Une base de données recensant réellement un nombre plus élevé d'accidents impliquant des conducteurs porteurs d'un permis obtenu sur la base d'un permis étranger et provenant de pays donnés permettrait de mieux cibler les actions. Il ressort de la réponse qu'il est impossible d'obtenir de telles statistiques. L'échange passe exclusivement par la présentation d'un permis étranger original. Toute la question est de savoir comment on obtient un permis. Je vais analyser sereinement les chiffres qui, à première vue, ne sont pas si dramatiques.

**16.09 Luk Van Biesen** (Open Vld): Si nous avons posé ces questions au secrétaire d'État, c'est pour attirer son attention sur ce problème. Il annonce toute une kyrielle de mesures mais il doit maintenant transformer ces engagements verbaux en actes politiques.

**16.10 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): La réponse du secrétaire d'État ne me satisfait pas car elle signifie qu'il ne s'attaquera pas aux racines du mal. En cela, il ne se démarque en rien de la voie suivie par ses prédécesseurs.

Il est illogique que la Belgique signe des accords avec la moitié des pays du monde alors que les Pays-Bas, eux, n'en concluent qu'avec une petite liste de pays triés sur le volet. La situation de la Belgique dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la sécurité routière est en effet nettement moins enviable que la situation dans laquelle se trouvent nos voisins du Nord. Le seul argument avancé par le secrétaire d'État consiste à dire que les Pays-Bas sont une exception à l'échelle mondiale mais peut-être

Voor het overige ben ik van mening dat wij die bilaterale akkoorden moeten herzien en dat er een grondig onderzoek aan vooraf moet gaan voor wij nog akkoorden afsluiten met andere landen. Mijnheer de staatssecretaris, ik weet dat we nog een tijdje zullen moeten wachten maar eens komt de dag waarop Vlaanderen zelf bevoegd zal zijn voor de rijbewijzen. Dan kunnen ze zelf beslissen wat ze al dan niet gaan doen en welke akkoorden ze willen sluiten. Het motto zal dan zijn "wat Vlaanderen zelf doet, doet het misschien beter". Ik had gehoopt dat dit al zou verwezenlijkt zijn maar u weet net als ik dat dit nog steeds niet het geval is.

font-ils exception dans le bon sens du terme.

Qu'en est-il exactement de la règle de réciprocité dans l'hypothèse où un pays est radié de la liste? Nous devons reconsidérer nos accords bilatéraux et veiller à ce qu'une étude approfondie soit menée avant que des accords soient conclus. Un jour viendra où la Flandre sera elle-même compétente pour la délivrance des permis de conduire. Pour être tout à fait franc, j'espérais que ce soit déjà le cas.

**16.11** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Wij kunnen natuurlijk niemand verhinderen om zijn territorium te ommuren en geen internationale contacten meer te onderhouden.

**16.12** **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): U moet eens naar Nederland gaan kijken.

**16.13** **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben de laatste om de internationale oriëntatie in vraag te stellen. Daar gaat het mij niet om en dat is zeker en vast niet de bedoeling.

**16.13** **David Geerts** (sp.a): Je n'ai nullement l'intention de remettre en question notre orientation internationale. Le secrétaire d'État a fourni une liste de pays où il y a en effet des problèmes. Nous espérons que les postes diplomatiques et l'administration prendront contact avec ces pays pour améliorer certaines choses.

U hebt een lijst gegeven van een aantal landen waarmee er effectief problemen zijn. Wij verwachten dan ook dat de diplomatieke posten en uw administratie contact opnemen met die landen om een aantal dingen te verbeteren.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

Le **président**: Ayant une réunion importante ce soir, je confie la présidence à M. Van den Bergh.

*Président: Jef Van den Bergh.  
Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

**17** Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la privatisation des aéroports régionaux de Flandre" (n° 10337)

**17** Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de privatisering van de regionale luchthavens van Vlaanderen" (nr. 10337)

**17.01** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma troisième question concerne également les aéroports. J'ai appris par la presse que la gestion des aéroports régionaux de Flandre sera probablement privatisée. La presse mentionnait que des contrats de gestion d'une durée de 30 ans maximum seraient conclus. Pouvez-vous me préciser ce qu'il en est?

**17.01** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik heb vernomen dat het beheer van de luchthavens in Vlaanderen wellicht zal worden geprivatiseerd, en dat daarbij beheerscontracten met een looptijd van dertig jaar zullen worden gesloten. Denkt u niet,

En rapport avec la durée de la licence d'exploitation de Brussels Airport qui est illimitée, selon les termes de l'accord avec la société Macquarie au moment de la cession des parts de l'État en 2004, ne pensez-vous pas qu'il y a là un risque de distorsion de concurrence au profit de l'aéroport qui aurait la licence d'exploitation la plus longue? Ne faudrait-il pas octroyer des licences d'exploitation de durée similaire à tous les aéroports, sous peine d'intervention de la part de la Commission européenne pour distorsion de concurrence?

**17.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Snoy, je puis vous répondre que, conformément à l'article 6, §1<sup>er</sup>, 17° de la loi spéciale des réformes institutionnelles du 8 août 1980, les Régions sont compétentes en ce qui concerne l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National. Les Régions sont donc exclusivement compétentes en ce qui concerne l'exploitation des aéroports situés sur leur territoire respectif et mènent leur propre politique dans ce domaine, tandis que l'autorité fédérale est compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Ce sont donc les autorités compétentes qui décident souverainement des modalités d'exploitation.

Ainsi, l'autorité fédérale a opté pour une privatisation de l'aéroport de Bruxelles-National en 2004 en adoptant deux arrêtés royaux régissant respectivement la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et l'octroi de la licence d'exploitation soumise au respect de conditions. Depuis la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et la cession de 70% des actions à Macquarie en 2004, il n'y a plus de contrat de gestion entre l'exploitant et l'État belge; ce sont les deux arrêtés royaux qui régissent dorénavant les obligations à remplir par le titulaire de la licence d'exploitation qui a été octroyée pour une durée indéterminée.

Par ailleurs, je vous signale qu'en cas de non-respect des dispositions légales, le titulaire de la licence s'expose à des sanctions pouvant aller jusqu'au retrait de la licence.

J'estime donc que le risque de distorsion de concurrence en raison d'une durée différente d'une licence ou concession est négligeable. De plus, rien n'empêche le gouvernement régional d'octroyer également une licence ou concession d'exploitation aéroportuaire pour une durée indéterminée. C'est son droit!

**17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Cela dit, je ne voulais nullement mettre en cause les compétences des Régions en la matière. Mais vous comprendrez que je puisse m'interroger quant au caractère illimité ou indéterminé de la licence accordée en 2004 à la société Macquarie.

Vous avez fait référence à deux arrêtés royaux. En réalité, les conditions auxquelles il est fait référence se retrouvent dans d'autres permis comme le permis d'environnement. L'exploitation de l'aéroport est soumise à très peu de conditions. Évidemment, la loi doit être respectée. Mais aucune limite n'est prévue en termes de nombre de vols. Vous avez dit que vous alliez demander qu'il n'y ait pas plus de 16.000 vols la nuit. Mais sur quelle base comptez-vous effectuer votre

gelet op de beperkte duur van de exploitatievergunning van Brussels Airport, dat er een gevaar van distorsie bestaat ten gunste van de luchthaven die over de langstlopende exploitatievergunning zou beschikken?

**17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Wat de uitrusting en de exploitatie van de luchthavens en de openbare vliegvelden betreft, zijn de Gewesten exclusief bevoegd, behalve voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bovendien is het distorsierisico als gevolg van de verschillende looptijden van een licentie of een concessie verwaarloosbaar, en niets belet een gewestregering eveneens een licentie of concessie voor onbepaalde duur toe te kennen.

**17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): De exploitatie van de nationale luchthaven is in feite aan weinig voorwaarden onderworpen. Er geldt geen beperking voor het aantal vluchten. U heeft gezegd dat u een beperking zou opleggen, maar op grond waarvan?

demande?

**17.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Sur base de ma compétence. C'est clair!

**17.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Op grond van mijn bevoegdheden!

**17.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Il me semblerait logique de prévoir une licence d'exploitation avec l'aéroport de Bruxelles-National dans laquelle seraient prévues des conditions, notamment en termes de nombre de vols. Il serait opportun également que ces conditions soient révisables dans le temps, ce qui implique la durée limitée de la licence.

**17.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Het zou logisch zijn dat er in de exploitatievergunning herzienbare voorwaarden worden opgenomen, wat automatisch een beperking van de duur inhoudt. De manier waarop de federale overheid haar aandelen heeft overgedragen, zonder voorwaarden en zonder dat daar veel compensaties tegenover stonden, roept vragen op.

Selon moi, il pourrait y avoir contestation si les aéroports régionaux devaient bénéficier de licences d'exploitation à durée limitée alors que ce n'est pas le cas au niveau national.

Toujours est-il que la façon dont l'État belge a cédé ses parts sans obtenir énormément de contreparties sur le plan financier et des conditions pose question.

**17.06 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame Snoy, ce n'est pas à vous que je dois donner une description relative aux conditions qui ont amené le gouvernement de l'époque à vendre. Pour ma part, je n'ai contribué ni à la décision qui a été prise, ni aux discussions préalables qui ont eu lieu. Les conditions de vente des parts à la société Macquarie ont été notamment fixées en fonction de la durée, car c'est cet élément qui a déterminé le prix. Je ne souhaite nullement juger les décisions qui ont été prises à l'époque.

**17.06** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik was niet betrokken bij die overdracht in 2004. De verkoopvoorwaarden werden onder andere bepaald in functie van de onbeperkte duur, maar ik wens geen oordeel te vellen over de beslissingen die in het verleden werden genomen.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

#### **18** Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "monstertrucks en de concurrentie voor het goederenvervoer per spoor" (nr. 10511)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het proefproject met ecocombi's" (nr. 10777)

#### **18** Questions jointes de

- **M. Stefaan Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les 'super camions' et la concurrence pour le transport de marchandises par rail" (n° 10511)

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'expérience pilote 'éco-combi'" (n° 10777)

**18.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is een vraag over de monstertrucks.

**18.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mme Crevits vient, elle aussi, de déclarer sa flamme à ces camions monstrueux en leur octroyant le titre prestigieux d'"éco-combis". Des études réalisées à l'étranger ont toutefois montré que ce mode de transport grappille des parts de marché au rail et à la navigation intérieure.

Dit is een verhaal dat af en toe wel eens opduikt. Mevrouw Crevits heeft nu ook haar liefde verklaard voor die monstertrucks en er de mooie titel "ecocombi's" opgekleeft. Dit is een beetje bedrieglijk, want het gaat hier toch wel over zeer zware vrachtwagens waarvan in buitenlandse studies is bewezen dat dergelijke lange vrachtwagencombinaties toch ook ten koste gaan van het spoorverkeer en de binnenvaart. Het is volgens mij nochtans de bedoeling van heel wat overheden om te proberen om het transport

zo veel mogelijk via alternatieven – het spoor en de waterwegen - te laten verlopen.

Er is een Leuvense studie van Transport & Mobility over de effecten van deze supertrucks. Daaruit blijkt dat die effecten niet zo positief zijn, met name wat de uitstoot van fijn stof en NOX betreft. Zij zouden ook voor meer lawaai zorgen en de wegen zwaarder belasten. Zij zouden ook onveilig zijn. Die effecten worden wat weggeredeneerd doordat men ervan uitgaat dat er minder kilometers zullen worden afgelegd omdat men minder vrachtwagens zal nodig hebben. Als men een dergelijke maatregel neemt, lijkt het mij toch de bedoeling om zoveel mogelijk verkeer op de autowegen te krijgen. Dit zal dan ook niet leiden tot een vermindering van het verkeer. Met andere woorden, de resultaten voor het milieu zullen wellicht niet zo positief zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, ik had u graag een aantal vragen gesteld. Ten eerste, deelt u de visie van uw collega, minister Hilde Crevits, dat monstertrucks goed zijn voor het verkeer en het milieu?

Ten tweede, welke invloed zal de invoering van dergelijke monstertrucks hebben op de modal shift naar trein en bootverkeer?

Ten derde, is het geoorloofd dat de Vlaamse minister op dergelijke manier het federale beleid wat onderuithaalt? Dit beleid is erop gericht om het spoorverkeer zo veel mogelijk aan te moedigen.

Ten vierde, zult u overleg plegen met minister Crevits en haar eventueel proberen deze plannen uit haar hoofd te praten?

**18.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik zou mij daarbij willen aansluiten met een vraag over de ecocombi's. Die titulatuur doet mogelijk al enige kleuring vermoeden. Immers, misschien kunnen we beter spreken over de LZV's, waarschijnlijk de meest neutrale term voor die vrachtwagencombinaties. LZV staat voor lange en zware vrachtwagencombinatie, zoals ze doorgaans genoemd worden.

Ik wil er toch even op wijzen dat de studie van Transport & Mobility Leuven werd uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie. De algemene conclusie luidt dat die LZV's een gunstig maatschappelijk effect zouden kunnen hebben, zeker indien men zou overgaan tot een veralgemeende toelating ervan op de Europese snelwegen. De zogenaamde full option zou maatschappelijk gezien de meest gunstige effecten hebben.

De trucks worden in die studie erg kostenefficiënt genoemd. Zij presteren 1% meer tonkilometer, terwijl zij bijna 13% minder voertuigkilometer afleggen. Door dat lager aantal gereden kilometers krijgen zij een veiligheids- en milieubonus, hoewel de voertuigen niet slechter scoren dan een doorsnee vrachtwagen.

Er zijn uiteraard ook minpunten. In weginfrastructuur zal er bijvoorbeeld wel wat geïnvesteerd moeten worden.

Une étude de Transport & Mobility a mis en évidence que les effets des super camions ne sont pas vraiment positifs, en particulier en ce qui concerne les émissions de particules fines et de NOX. Ces camions seraient également très bruyants, useraient davantage les revêtements routiers et seraient moins sûrs. On oublie souvent ces aspects parce que l'on part du principe qu'ils permettraient de réduire le nombre de camions sur nos routes. Leur multiplication maximiserait toutefois le trafic sur les autoroutes, avec des conséquences tout sauf positives pour l'environnement.

Le secrétaire d'État partage-t-il le point de vue de la ministre Crevits selon lequel les super camions auraient un effet positif sur le trafic et l'environnement? Quelle influence leur utilisation aurait-elle sur le transport multimodal incluant le rail et la navigation intérieure? Une ministre régionale peut-elle vider la politique fédérale de sa substance? Le secrétaire d'État tentera-t-il de détourner Mme Crivits de ses projets?

**18.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Il serait peut-être préférable d'utiliser la dénomination «véhicules longs et lourds» (VLL), qui est plus neutre que le terme «éco-combis».

L'étude de *Transport & Mobility Leuven* a été menée à la demande de la Commission européenne. Sa conclusion générale est la suivante : les VLL peuvent produire un effet sociétal bénéfique si leur circulation est autorisée sur toutes les routes européennes.

Ces camions sont dits efficaces sur le plan des coûts. Un bonus environnemental et de sécurité leur est octroyé en raison du nombre de kilomètres parcourus, qui est inférieur. Ils présentent évidemment aussi des points négatifs. Ainsi, il faudra investir



Toch zijn er duidelijk ook een aantal voordelen, die volgens ons op zijn minst een proefproject rechtvaardigen.

Ook is er ervaring in Nederland, waar ik de werking van die vrachtwagens zelf al heb kunnen aanschouwen. De evaluaties van de proefprojecten die aldaar hebben gelopen, zijn behoorlijk positief. De beperking in tonnage, beperkt tot 50 ton in plaats van 60 ton, werd terug ongedaan gemaakt. Daaruit moet volgens mij toch ook blijken dat men daar overtuigd is van het nut van de ecocombi's of LZV's, supertrucks of hoe we ze ook willen noemen.

Ik denk dus dat een proefproject in elk geval gerechtvaardigd kan worden. Maar we moeten er inderdaad over waken, zoals Vlaams minister Crevits heeft gezegd, dat dit niet ten koste gaat van vracht via het spoor en via de binnenvaart. Ik denk ook niet dat we dat of-of moeten bekijken, maar dat we in de toekomst en-en zullen moeten kijken, om op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier al onze goederen getransporteerd te krijgen.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar heb ik de volgende twee vragen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken aangaande het proefproject met de ecocombi's? U haalde enige tijd geleden al aan dat er een ontwerp van koninklijk besluit zou zijn uitgewerkt dat aan de Gewesten werd bezorgd om de noodzakelijke voorwaarden te vervullen voor de proefprojecten.

Ten tweede, deze vraag sluit een beetje aan bij het voornemen van minister Crevits. Hoe zal de overheid erover waken dat er geen monoshift plaatsvindt van het spoor en het water naar de weg?

**18.03** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijne heren, op vraag van het Vlaamse Gewest werd vorig jaar begonnen met de uitwerking van een reglementering die gedurende twee jaar proefprojecten zou toelaten met ecocombi's. Ecocombi's zijn gelede voertuigen met een maximumlengte van 25 meter en 25 centimeter en die een maximale vracht van 60 ton kunnen vervoeren.

De voorwaarden waaronder dit proefproject kan doorgaan, worden strikt omschreven. Zij mogen onder andere alleen maar rijden op autosnelwegen en op een bepaald traject van de autosnelweg naar het industrie- of havengebied, goedgekeurd door het Gewest. Er is reeds een aantal experimenten en studies uitgevoerd over de voor- en nadelen van de ecocombi's. De pilootprojecten, waar ik achtersta, hebben precies tot doel om op Belgische schaal meer duidelijkheid te brengen over de effecten op het milieu, de doorstroming en de verkeersveiligheid, de impact op de infrastructuur en de modal shift van het spoor en de binnenvaart naar de weg.

Het ontwerp van reglementering werd voorgelegd aan de Gewesten en nota bene van het Vlaamse Gewest heb ik nog altijd geen advies gekregen. Het advies van het Waalse Gewest is positief. Dat van Brussel is negatief. De Raad van State, waaraan de tekst eveneens werd voorgelegd, stelt in zijn advies dat er een samenwerkingsovereenkomst moet worden afgesloten tussen de federale overheid en de Gewesten om een gezamenlijk proefproject mogelijk te maken. Het is duidelijk dat wanneer het Vlaamse Gewest

dans les infrastructures. Cependant, à notre estime, leurs avantages justifient au moins de mener un projet pilote.

Aux Pays-Bas, l'évaluation de ces projets pilotes est positive. La limitation de tonnage y a été supprimée. Apparemment, on est convaincu de l'utilité des VLL.

Il convient toutefois de veiller à ne pas nuire au transport ferroviaire et à la navigation intérieure. Il s'agit de déterminer quel sera à l'avenir le mode de transport de marchandises le plus respectueux de l'environnement.

Quel est l'état du dossier concernant le projet pilote? Comment le gouvernement s'y prendra-t-il pour éviter des glissements du rail et des voies navigables vers la route?

**18.03** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: L'année dernière, à la demande de la Région flamande, l'élaboration d'une réglementation autorisant pendant deux ans des projets pilotes permettant la circulation d'éco-combis, des véhicules articulés d'une longueur maximale de 25,25 mètres, capables de transporter maximum 60 tonnes, a été mise en chantier.

Le projet pilote doit remplir des conditions précises. Les camions ne peuvent circuler que sur autoroutes et se rendre vers la zone industrielle ou portuaire selon un itinéraire approuvé par la Région. Les projets pilotes doivent permettre de préciser les répercussions sur l'environnement, la circulation, la sécurité routière, l'infrastructure et le *modal shift* du rail et de la navigation intérieure vers la route

er niet in slaagt om een advies uit te brengen, het er ook niet in zal slagen om een samenwerkingsakkoord af te sluiten. In elk geval zijn er op het niveau van de administraties besprekingen aan de gang om tot dergelijk samenwerkingsakkoord te komen.

Ik ben er zeker van dat mijn Vlaamse collega, mevrouw Crevits, op een en dezelfde lijn zit. Net zoals ik is zij voorstander van een proefproject met ecocombi's die op het vlak van milieu en mobiliteit potentieel een aantal voordelen bieden. Dit werd trouwens bevestigd door de Europese studie "Transport and Mobility" die de universiteit van Leuven heeft uitgevoerd. Het is niet de bedoeling dat de inzet van ecocombi's een modal shift zou teweegbrengen van het spoor en de binnenvaart naar de weg. Het is in de eerste plaats de bedoeling om minder vrachtwagens op de weg te krijgen. In een scenario van verkeerstoename langs de weg is elke vrachtwagen minder op de weg door de inzet van ecocombi's beter voor de mobiliteit en het leefmilieu.

Volgens de studie uit Leuven zou er bij een veralgemeende toelating van ecocombi's in heel Europa een licht verlies zijn voor het spoorvervoer en de binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer, maar er zal globaal in elk geval nog altijd een stijging zijn voor het vrachtvolume van elk van de transportmodi door de evolutie, globaal genomen, van het vrachtovervoer binnen de Europese Unie.

**18.04 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is opmerkelijk dat het Vlaams Gewest nog altijd geen advies heeft gegeven, terwijl de Vlaamse minister blijkbaar al heel enthousiast over het proefproject is.

U zit misschien wel op dezelfde lijn als uw collega Hilde Crevits. Blijkbaar zit echter niet iedereen binnen de Vlaamse regering op dezelfde lijn. Voornoemde vaststelling zullen wij evenwel op een ander niveau moeten aankaarten.

Wij zullen moeten afwachten hoe de zaak verder afloopt. Komt het advies er? Komt er dan ook een samenwerkingsverband? Wij zullen het dossier in ieder geval opvolgen.

**18.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb niets toe te voegen aan uw antwoord, waarvoor ik u dank.

en Belgique.

Le projet de réglementation a été soumis aux Régions, mais je n'ai pas encore reçu l'avis de la Région flamande. L'avis de la Région wallonne est positif, celui de la Région bruxelloise négatif. Le Conseil d'État estime qu'il faut un accord de coopération entre le gouvernement fédéral et les Régions. En l'absence d'avis de la Région flamande, un tel accord est toutefois impossible. L'accord fait actuellement l'objet de discussions au niveau des administrations.

Je suis convaincu que la ministre Crevits est sur la même longueur d'onde. Dans les domaines de l'environnement et de la mobilité, les éco-combis peuvent présenter une série d'avantages. Une étude européenne Transport & Mobility de la KULeuven le confirme. Le but n'est pas de procéder à un *modal shift* du rail et de la navigation intérieure vers la route. L'objectif prioritaire est de réduire le nombre de camions.

Selon l'étude de la KUL, une généralisation de l'autorisation des éco-combis en Europe entraînerait une légère perte pour le rail et la navigation intérieure, mais le volume de fret de chacun de ces modes de transport continuerait cependant de progresser.

**18.04 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): La Région flamande n'a toujours pas émis un avis malgré l'enthousiasme de la ministre flamande! Au sein du gouvernement flamand, tout le monde ne semble pas partager l'avis de la ministre Crevits. Nous allons voir si l'avis sera émis et si l'accord de coopération sera conclu.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**19** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rij- en rusttijden voor het wegtransport" (nr. 10571)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de impact van rij- en rusttijden op de verkeersveiligheid" (nr. 10612)

**19** **Questions jointes de**

- M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les temps de conduite et de repos pour les transports routiers" (n° 10571)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'incidence des temps de conduite et de repos sur la sécurité routière" (n° 10612)

**19.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over de impact van rij- en rusttijden op de verkeersveiligheid. De SERV heeft onlangs op vraag van de transportbonden een onderzoek gevoerd naar de impact van de rij- en rusttijden. De resultaten waren op een aantal punten toch zeker verrassend te noemen.

Een van de resultaten wijst op het gebrek aan flexibiliteit. Een digitale tachograaf controleert de chauffeur immers tot op de minuut, zou ervoor zorgen dat chauffeurs vaak hun vrachtwagen stilleggen op onverantwoorde plaatsen om hun rusttijd uit te zitten of te gehaast rijden om binnen tijd toe te komen, wat de verkeersveiligheid uiteraard niet ten goede komt.

Werkgevers en vakbonden zijn reeds langer vragende partij om de reglementering wat bij te schaven. Zij hekelen onder andere de strikte toepassing en het feit dat bij een transport over meerdere dagen de rijtijd afwisselend overdag en 's nachts valt. Zij vragen dan ook meer en betere parkings, een strengere aanpak van wegpiraten en van ondernemingen die de regels aan hun laars lappen en een uniformisering van de controle in Europees verband. Wij hebben nu immers wel een Europese regelgeving in verband met rij- en rusttijden, maar de controle kan nog veel beter geuniformiseerd worden.

In de beleidsnota werd reeds een zekere flexibiliteit ingebouwd, door het invoeren van de tolerantiedrempel van 15 minuten per rijperiode van 4,5 uur. Daarover hebben wij het in november of december gehad. Ook zou er een overleg komen met de verschillende stakeholders, om een tolerantie in te bouwen voor chauffeurs die hun voertuig kort bij huis zouden moeten immobiliseren volgens de strikte regels van de rij- en rusttijden.

Mijnheer de staatssecretaris, naar aanleiding van de SERV-studie heb ik een aantal vragen.

Welke conclusies hebt u daaruit getrokken?

Wat is uw houding ten opzichte van de opgesomde vragen van de transportsector?

Zijn er reeds resultaten geboekt met betrekking tot de grotere soepelheid bij de immobilisatie kort bij huis?

**19.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le conseil économique et social de Flandre – le SERV – a consacré récemment une étude à l'incidence sur la sécurité routière des temps de conduite et de repos des transporteurs routiers. Selon cette étude, le contrôle permanent du tachygraphe digital indique que les chauffeurs prennent souvent leurs temps de repos à un endroit où ce n'est pas approprié et roulent souvent trop vite pour rentrer à temps.

Les employeurs et les syndicats réclament depuis longtemps un changement de la réglementation, des emplacements de stationnement mieux équipés, un durcissement des mesures prises contre les chauffards et une uniformisation des contrôles à l'échelon européen.

Quelles conclusions le secrétaire d'État tire-t-il de l'étude du SERV? Que pense-t-il des desiderata du secteur des transports? Se montrera-t-il plus souple à l'égard des chauffeurs qui, selon les règles strictes qui régissent les temps de conduite et de repos, sont tenus de mettre leur véhicule à l'arrêt à proximité de leur habitation?

De la sorte, la réglementation mais aussi le contrôle du respect de cette dernière pourront donc être uniformisés dans toute l'Union européenne.

Acht u het nuttig het overleg uit te breiden tot de andere bekommernissen die werden opgesomd? Overweegt u een aanpassing van de wetgeving, wat in Europees verband onderhandeld of besproken zal moeten worden?

Kan, uw inziens, de controle in Europees verband meer uniform gemaakt worden zodat niet enkel de regelgeving maar ook de controle meer eengemaakt wordt binnen Europa?

**19.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, ziehier de antwoorden op uw vragen.

Een studie, zoals die uitgevoerd door de SERV, draagt zeker bij tot het debat aangaande de gevolgen van de implementatie van de geldende regeling inzake rij- en rusttijden in het wegvervoer. De meerwaarde van de studie zit vooral in het feit dat zij niet beperkt is tot theoretische bespiegelingen over de regels inzake rij- en rusttijden maar dat op het terrein ook gepeild werd naar de wijze waarop de bedrijven en hun werknemers met deze regels omgaan.

Ik ben alleszins bereid de discussie aan te gaan met alle belanghebbenden uit de transportsector aangaande alle gerezen vragen over de rij- en rusttijdenregeling. Wij moeten evenwel realistisch blijven. België moet de bepalingen van de verordening toepassen. Het ligt niet in mijn macht eenzijdig van de bepalingen van de verordening af te wijken. Ik sta echter open voor oplossingen binnen het raam van de bestaande verordening. Indien dat niet mogelijk mocht blijken, zal ik niet nalaten het probleem aan te kaarten bij de Europese Commissie. Zij waakt over de correcte toepassing van de verordening en wordt in die taak bijgestaan door een comité waarin mijn administratie vertegenwoordigd is.

Ook voor het probleem van immobilisatie dicht bij huis zoek ik een oplossing binnen het raam van de verordening. Artikel 12 van de verordening laat met name onder strikte voorwaarden toe dat een bestuurder uitzonderlijk afwijkt van de rij- en rusttijden teneinde een geschikte stopplaats te bereiken als hij daarbij geen afbreuk doet aan de verkeersveiligheid.

De woonplaats van de bestuurder kan ook beschouwd worden als een geschikte stopplaats. Dat verleent de bestuurder evenwel niet het recht systematisch inbreuken te plegen op de verordening om redenen die al bekend waren voor het begin van de reis. Deze uitzondering is enkel bestemd voor gevallen waarin de bestuurder wegens onvoorziene omstandigheden buiten zijn wil niet in staat is aan de rij- en rusttijden te voldoen ondanks het feit dat hij de nodige voorzichtigheid aan de dag heeft gelegd. Daarenboven moet de bestuurder de afwijking onmiddellijk aanbrengen op de tachograafschijf of op een afdruk van de digitale tachograaf.

Ik zal mijn administratie opdragen dienaangaande de nodige nauwkeurige instructies te geven aan de controlebeambten.

Wat uw derde vraag betreft, geldt wat ik ook op uw eerste vraag heb geantwoord. Mijn administratie en ikzelf staan open voor een gesprek over gelijk welke bekommernis in verband met de verordening inzake rij- en rusttijden.

**19.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Cette étude présente l'avantage que l'on examine aussi sur le terrain la manière dont sont appliqués dans la pratique les temps de conduite et de repos. Je suis ouvert au débat avec les secteurs du transport sur la réglementation en vigueur, mais notre pays doit s'en tenir au règlement. Je ne peux rien y changer seul. Mais je suis disposé à évoquer certaines aspirations au niveau européen.

Dans les limites du règlement, je cherche une solution au problème de l'immobilisation près du domicile du chauffeur. Celui-ci peut déroger à titre exceptionnel aux temps de conduite et de repos s'il peut gagner un lieu de stationnement approprié sans risques pour la sécurité. Son domicile peut être considéré comme constituant un tel lieu. Les infractions systématiques à la réglementation pour des motifs qui étaient déjà connus avant le départ ne sont toutefois pas acceptables. La dérogation n'est admise que dans des circonstances imprévues. Elle doit en outre être inscrite sur-le-champ sur le tachygraphe. Les agents chargés du contrôle recevront les instructions nécessaires en la matière.

Il est très probable que les États membres harmoniseront leurs contrôles à l'avenir. À cet effet, ils pourront se baser sur la directive 2006/22 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre du contrôle de la législation sociale. Cette directive impose notamment aux États membres de procéder à un

Op uw vierde vraag kan ik herhalen dat België niet in de mogelijkheid verkeert de bepalingen van een Europese verordening eenzijdig aan te passen. Het hoogst haalbare is dat ik een of meerdere van de probleempunten, indien nodig geacht, aankaart op het niveau van de Europese Unie. In dat geval moet ik er evenwel rekening mee houden dat het niet voor de hand ligt om de 26 andere lidstaten en de Europese Commissie van de noodzaak ervan te overtuigen en dat de procedure tot wijziging van een verordening zeer veel tijd in beslag neemt.

Ik kom op uw vijfde vraag. Er bestaat zeker een mogelijkheid dat de lidstaten hun controleactiviteiten beter op elkaar afstemmen. Ik denk hierbij aan de richtlijn 2006/22 inzake de minimumvoorwaarden voor de controle op de sociale verordeningen. Ingevolge de richtlijn worden aan de lidstaten normen opgelegd inzake controle, onder meer een minimumaantal uit te voeren controles dat van jaar tot jaar wordt verhoogd. Die opgelegde minima hebben betrekking op het totale aantal controles, maar ook op het aantal te verrichten wegcontroles en bedrijfscontroles. De verplichtingen van de lidstaten hebben voorts ook betrekking op het uitvoeren van gezamenlijke controles, het uitwisselen van informatie onderling en met de Commissie en het opstellen van een risicoclassificatiesysteem van de ondernemingen.

Tot slot wil ik er nog op wijzen dat in 1999 op initiatief van de controlediensten van de drie Benelux-landen en Frankrijk die gespecialiseerd waren in zwaar vervoer, een administratieve regeling, de Euro Contrôle Route of ECR, werd uitgewerkt met een grotere harmonisering van de controlepraktijken als een van de doelstellingen. ECR telt nu al veertien lidstaten voor de gehele Europese Unie. Binnen die samenwerking wordt permanent gewerkt in verband met het thema rij- en rusttijden, op het vlak van controleprocedures, controlemiddelen, detectie van fraude enzovoort. Op dat vlak heeft ECR bovendien een goede samenwerking met TISPOL, een vergelijkbare samenwerking onder politiediensten.

Tot daar het antwoord op uw vragen.

**19.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, waaruit een duidelijke betrokkenheid blijkt in de problemen die werden aangekaart in de studie van de SERV. Het verheugt mij dat u op een aantal punten werk wilt maken van overleg, dat dan mogelijk kan leiden tot wat soepelheid, bijvoorbeeld als chauffeurs op een aantal kilometer van huis tot stilstand zouden moeten komen, om te voldoen aan de normen.

Ik meen dat de ECR, de Euro Contrôle Route, waarnaar u verwees, een mooi voorbeeld is van hetgeen waarover ik het had in mijn vraag over de cabotage. Het is een initiatief dat vanuit de Benelux ontstaan is en een mooi proefproject genoemd kan worden. Het breidt nu verder uit naar heel Europa. Momenteel zijn 14 lidstaten aangesloten. Het zou goed zijn indien de Europese Commissie, of een Europese top van transportministers, zou proberen om alle Europese lidstaten hierachter te krijgen en zo een complete harmonisering van de controle in Europees verband te realiseren.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

nombre minimum de contrôles, d'exercer certains contrôles en commun et de s'échanger des informations.

En 1999, à l'initiative du Benelux et de la France, le système Euro Contrôle Route a été mis sur pied en vue d'uniformiser les contrôles. Actuellement, quatorze États membres ont déjà adhéré à ce système. Dans le cadre de la coopération entre les États membres, une attention particulière est accordée aux temps de conduite et de repos, aux procédures et moyens de contrôle et à la détection des fraudes.

**19.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** L'ECR est une initiative prise au départ au niveau du Benelux. Il est à espérer que tous les États membres européens finiront par adhérer à ce système afin qu'un contrôle uniforme puisse être mis en place dans l'ensemble de l'Union européenne.

**20** Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de urgente bankwaarborgproblemen in de transportsector" (nr. 10689)

**20** Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'urgence de régler le problème des garanties bancaires dans le secteur du transport" (n° 10689)

**20.01** Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag in verband met de bankwaarborgproblemen in de transportsector.

Als gevolg van de huidige bankcrisis wordt het voor de wegtransporteurs steeds moeilijker, zo niet onmogelijk, om nog een bankwaarborg te krijgen. Nochtans eist de FOD Mobiliteit en Vervoer steeds het voorleggen van een bankwaarborg als tegenprestatie voor de uitreiking van een transportvergunning. Zonder borgstelling moeten de vergunningen binnen de drie maanden worden teruggestuurd. Zonder vergunning mogen de vrachtwagens uiteraard niet rijden. Dit betekent dat transportfirma's met vrachtwagenvervoer als enige bron van inkomsten, zonder een bankwaarborg op korte termijn onvermijdelijk op een faillissement zullen afstevenen.

Volgens SAV is er momenteel helaas geen andere mogelijkheid dan de bankgarantie. Een persoonlijke garantie of borgstelling, bijvoorbeeld door middel van een geblokkeerde rekening, zou werkelijk niet kunnen. Verschillende firma's dringen dan ook aan op een spoedige oplossing om hun activiteiten op een optimale manier te kunnen voortzetten.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u zich bewust van het urgente probleem met de borgstelling in de transportsector? Zo ja, zult u richtlijnen geven aan de FOD Mobiliteit om dit op te lossen en zo ja, welke? Zou het misschien mogelijk zijn om uitzonderlijk en tijdelijk een uitstel van bankwaarborg toe te staan om faillissementen op korte termijn te vermijden, rekening houdend met de huidige uitzonderlijke omstandigheden? Kan in deze uitzonderlijke economische situatie eventueel toch een persoonlijke garantie of borgstelling worden toegelaten? Zo ja, is hiervoor een wetwijziging noodzakelijk?

**20.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, de problematiek is mij niet onbekend. Ik heb reeds aan mijn administratie de opdracht gegeven na te gaan hoe er een oplossing kan worden gevonden zonder daarbij afbreuk te doen aan een van de basisprincipes uit de wetgeving op het goederenvervoer over de weg. Wij moeten er immers over waken dat de transportfirma's die op de markt worden toegelaten de nodige financiële draagkracht hebben en voldoende betrouwbaar zijn.

Op die manier moeten wij kunnen voorkomen dat cowboys - dit is een woord uit het transportjargon - de concurrentie vervalsen en dat klanten plots worden geconfronteerd met een transporteur die niet solvabel is. De bankgarantie heeft dus zeker haar belang.

Een van de pistes die momenteel wordt onderzocht is of wij naast de bankgarantie niet opnieuw en eventueel tijdelijk de storting of het in depot geven bij de Deposito- en Consignatiekas zouden kunnen invoeren.

Het nadeel is dat, eens de storting of het in depot geven is gebeurd, er geen enkele financiële opvolging meer is, terwijl dit met een

**20.01** Ine Somers (Open Vld): En raison de la crise financière, les routiers éprouvent de plus en plus de difficultés à obtenir une garantie bancaire. Le SPF Mobilité exige une telle garantie en contrepartie de la délivrance d'une autorisation de transport. Sans caution, l'autorisation doit être restituée dans les trois mois. Sans garantie bancaire, nombre d'entreprises du secteur du transport se verront contraintes de glisser la clé sous le paillason.

Ne pourrait-on prévoir de manière temporaire une dispense de garantie bancaire afin d'éviter des faillites à court terme? Une caution personnelle ne pourrait-elle suffire le temps que dure la crise financière? Faut-il adapter la loi à cet effet?

**20.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'ai chargé mon administration d'élaborer une solution à ce problème sans porter préjudice aux exigences d'honorabilité imposées aux entreprises du secteur du transport routier. Il est évident que nous ne pouvons admettre que des "cow-boys" faussent la concurrence. La garantie bancaire a donc certainement son importance.

Une éventuelle solution serait d'instaurer à nouveau, à titre temporaire, le versement ou la mise en dépôt à la Caisse des Dépôts et Consignations. Cette piste présente l'inconvénient qu'il est impossible d'assurer le suivi

bankgarantie wel het geval is. Dat is een van de redenen waarom dit destijds werd afgeschaft.

Ik zal met de sector overleggen hoe verder kan worden gezocht naar de beste oplossing in de gegeven omstandigheden.

**20.03 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp uiteraard dat we steeds moeten zoeken naar een oplossing waarbij we de cowboys van de baan weren. We moeten zeker de nodige garanties hebben.

Ik wacht op de zo optimaal mogelijke oplossing die u zult aanreiken. Ik ga er wel vanuit dat een persoonlijke garantie niet echt een mogelijkheid is.

**20.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Als er geen bankgarantie is, moet er op de een of andere manier een depot gebeuren. U kent het nadeel, met name dat eens het depot is gebeurd, er niet meer wordt opgevolgd hoe het zit met de solvabiliteit van de instelling. Dat is het grote gevaar.

Voor de klanten is de bankgarantie de meest voor de hand liggende waarborg, maar gezien het slecht functioneren van het bankwezen op dit ogenblik moeten wij naar een alternatief zoeken.

Ik zal in overleg met de verenigingen nagaan wat een alternatief zou kunnen zijn indien er geen bankgarantie kan worden bekomen.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

## **21** Questions jointes de

- **Mme Marie-Martine Schyns au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle réglementation en matière de chars carnavalesques" (n° 10802)**

- **M. André Frédéric au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la circulaire sur les chars de carnaval" (n° 10813)**

## **21** Samen gevoegde vragen van

- mevrouw Marie-Martine Schyns aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe reglementering inzake carnavalswagens" (nr. 10802)

- de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzendbrief inzake carnavalswagens" (nr. 10813)

**21.01 Marie-Martine Schyns** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je tenais à assister à cette séance car, dans ma région, les carnavals vont se dérouler prochainement. La matière des chars carnavalesques est réglée par un arrêté royal qui les exempte d'inscription et de contrôle technique. Cet arrêté date de janvier 2008. Les chars sont également autorisés à rouler sur la voie publique, à titre exceptionnel, lors des manifestations locales. Cette autorisation émane normalement de l'administration communale.

Dernièrement, dans une circulaire, vous avez précisé la portée de l'arrêté royal de janvier. Il est prévu que les communes de départ et d'arrivée doivent émettre une autorisation et que chaque commune doit s'assurer que l'autre a bien donné l'autorisation de circuler.

financier une fois le versement effectué, possibilité qu'offre en revanche la garantie bancaire.

Je me concerterai avec le secteur pour trouver une solution optimale.

**20.03 Ine Somers** (Open Vld): La garantie personnelle ne constitue pas une solution de rechange ?

**20.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Sans garantie bancaire, un dépôt reste toujours indispensable.

Vu la situation difficile dans laquelle se trouve le secteur bancaire, il faut trouver une solution de rechange quand la garantie bancaire s'avère impossible.

**21.01 Marie-Martine Schyns** (cdH): Het gebruik van praalwagens wordt geregeld bij een koninklijk besluit van januari 2008, waarvan u de draagwijdte onlangs heeft verduidelijkt in een omzendbrief. De gemeente waar de carnavalsoptocht vertrekt en de gemeente waar de stoet aankomt, moeten allebei toestemming verlenen. Maar onder de burgemeesters en mandatarissen van de gemeenten in mijn streek

Il y a un grand étonnement dans le chef des bourgmestres et mandataires des communes de ma région car aucun d'entre eux ne sait réellement ce qu'il doit faire. Apparemment, il n'y aurait pas eu de concertation avec le SPF Mobilité et Transports.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu de concertation? Si, entre-temps, elle a eu lieu, quels éléments de réponse peut-on apporter aux bourgmestres qui nous interpellent?

Pourquoi avez-vous estimé que cette circulaire était nécessaire? Il nous semble – et j'ai eu dernièrement l'avis d'un commissaire d'arrondissement à ce sujet – que la circulaire interprète l'arrêté royal, notamment l'article 2, §2, 2°, dans lequel on parle d'une "autorisation communale", au singulier. Nous pensons que cette autorisation devait être accordée par la commune dans laquelle a lieu le cortège et non par la commune d'où provient le char.

La circulaire ne répondrait pas à des besoins de terrain. Bien sûr, je suis consciente de la nécessité d'assurer une sécurité optimale pour l'ensemble des participants mais les organisateurs des cortèges souhaitent pouvoir donner eux-mêmes les autorisations, en fonction des six points prévus dans la circulaire. On pourrait également prévoir dans une circulaire le fait que personne ne peut se trouver sur le char durant le trajet vers la commune où ont lieu les festivités, afin de ne pas voir se produire un accident comme voici deux ou trois ans.

**21.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame, permettez-moi d'avouer mon étonnement du fait que ces questions sur les chars de carnaval sont posées aujourd'hui, tandis qu'il y a un an, lors de la publication de la nouvelle réglementation, aucune question n'a été formulée. Au contraire, ce ne furent que félicitations.

Je vous rappelle volontiers la situation antérieure à 2008. Tout char de carnaval ou véhicule folklorique circulant sur la voie publique était alors, de facto, en infraction à l'égard de plusieurs dispositions du Code de la route concernant, par exemple, l'emploi des feux, la sécurité du chargement, les dimensions maximales, les équipements dangereux, etc., ainsi qu'en infraction vis-à-vis du règlement technique, notamment en ce qui concerne les dimensions maximales et le contrôle technique, voire parfois le défaut d'immatriculation ou de permis de conduire valable dans le chef du conducteur.

L'arrêté royal du 27 janvier 2008 a donc eu pour objet de légaliser une situation de fait en imposant toutefois un minimum de conditions destinées à garantir la sécurité routière lorsque ces véhicules se déplacent sur la voie publique. L'arrêté royal précise, par exemple, qu'une autorisation communale doit être délivrée, mais n'indique rien sur les éléments qui doivent être pris en compte par les autorités communales. Il ne permet pas non plus de savoir clairement quelles sont les autorités communales concernées.

C'est précisément parce que cet arrêté royal a soulevé certaines interrogations que j'ai choisi d'expliquer plus en détail la réglementation applicable, et ce au moyen d'une circulaire interprétative. Cette circulaire constitue donc un outil reprenant une série de recommandations à l'attention des autorités communales.

weet niemand nu precies wat hij moet doen.

Waarom werd er geen overleg gepleegd met de FOD Mobiliteit en Vervoer? Waarom achtte u die omzendbrief nodig? De omzendbrief zou niet beantwoorden aan de noden op het terrein. Zou men in de regelgeving ook niet kunnen inschrijven dat niemand zich op de praalwagen mag bevinden wanneer die overgebracht wordt naar de gemeente waar carnaval gevierd wordt?

**21.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Het verbaast me dat die vragen vandaag rijzen. Toen de nieuwe reglementering gepubliceerd werd, heeft niemand vragen gesteld.

Vóór 2008 was elke carnavalswagen op de openbare weg feitelijk in overtreding. Het koninklijk besluit van 27 januari 2008 heeft een feitelijke situatie gelegaliseerd door minimumvoorwaarden op te leggen om de veiligheid op de weg te waarborgen bij het gebruik van de openbare weg. Het zegt verder niets over elementen waarmee rekening moet worden gehouden of over de betrokken gemeentelijke overheden

Aangezien dit besluit vragen doet rijzen, heb ik ervoor gekozen de toepasselijke regelgeving uit te leggen in een interpretatieve omzendbrief, als instrument voor de gemeentelijke overheden. Zo zal het ook mogelijk worden een lijn te krijgen in de toepassing.



Elle permettra d'uniformiser la pratique. Je crois qu'il est très utile que les communes de départ et d'arrivée soient impliquées, le déplacement du véhicule recevant alors un caractère autorisé et officiel tandis que la circulaire ne comporte que des renvois à la réglementation d'application en tant que telle et des recommandations, par exemple celle d'une assurance obligatoire.

Je précise enfin que lorsque les véhicules folkloriques évoluent sur un circuit fermé à la circulation routière, par exemple dans un cortège de carnaval balisé, les dispositions de la réglementation ne sont pas d'application de toute façon et les organisateurs disposent par conséquent de la plus grande liberté.

L'esprit folklorique typique des villes et villages de Belgique n'est donc aucunement menacé; au contraire, la réglementation et la circulaire ont justement pour but de promouvoir et de faciliter la participation au carnaval.

**21.03 Marie-Martine Schyns** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je partage votre avis quant au fait que ces chars étaient en infraction et qu'il existe, aujourd'hui, une réglementation en la matière.

Cela dit, je vous rapporte ici des remarques qui m'ont été transmises. Le fait que l'autorisation doive être donnée à deux endroits génère pas mal de paperasserie. Si, dans l'ensemble, je ne doute pas du bien-fondé des mesures qui ont été prises, pour 2009, la circulaire arrive trop tard pour certaines communes. Ainsi, certains bourgmestres sont pris de court.

Enfin, à partir du moment où cette circulaire existe, ne pourrait-on envisager de la compléter par l'interdiction de la présence de personnes sur le char durant le trajet qui précède et qui suit le cortège? Cela me semblerait opportun en termes de sécurité.

Je ne manquerai pas de transmettre votre réponse aux bourgmestres qui m'ont interpellée.

**21.04 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Madame, avant de publier la circulaire, je me suis adressé à votre collègue bourgmestre d'Alost, ville organisatrice d'un carnaval. Elle a consulté la plupart des personnes concernées par le carnaval afin de s'assurer que toutes les conditions étaient prévues, sachant que les groupes participent à différents carnivals. La circulaire prévoit que ce sont les deux communes réellement intéressées, à savoir la commune de départ et la commune d'arrivée, qui doivent donner leur accord afin d'éviter que toutes les communes qui se trouvent sur le trajet – et il peut y en avoir des dizaines – soient également appelées à donner leur accord.

Nous avons donc essayé de faciliter le déplacement des chars.

**21.05 Marie-Martine Schyns** (cdH): Je ne doute pas de votre volonté de faciliter les choses, en tout cas pour les organisateurs de festivités carnavalesques. Je tiens simplement à préciser, en ce qui concerne les communes, que cette décision est arrivée fort tard et qu'elle nécessitera une mise à niveau pour 2009. Je ne dis pas qu'il y aura des problèmes dans les prochaines années. Je n'étais pas là lors des discussions qui ont eu lieu en janvier 2008, mais notre rôle est d'être le relais de ce qui se passe sur le terrain.

Wanneer folkloristische voertuigen op een voor het wegverkeer gesloten circuit rijden, is de reglementering niet van toepassing. De folklore van de Belgische steden en dorpen komt helemaal niet in gedrang.

**21.03 Marie-Martine Schyns** (cdH): De omzendbrief zorgt voor heel wat papierwerk en komt voor bepaalde gemeenten te laat. Zou men ook niet kunnen verbieden dat er tijdens het traject vóór en na de stoet mensen op de praalwagen plaatsnemen? Dat zou volgens mij de veiligheid ten goede komen.

**21.04 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Voór de publicatie van de omzendbrief heb ik contact opgenomen met de burgemeester van Aalst, die de meeste carnavalisten geraadpleegd heeft.

Wij hebben getracht verplaatsingen met praalwagens te vergemakkelijken.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Nog een vraag als dit mogelijk is?

**21.06** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Goed.

**22** Questions jointes de

- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles routiers axés sur la consommation de drogues" (n° 10821)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la fiabilité du test salivaire" (n° 10870)

**22** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "verkeerscontroles op drugsgebruik" (nr. 10821)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betrouwbaarheid van de speekseltest" (nr. 10870)

**22.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben daarstraks al even kort de problematiek van jongeren en weekendongevallen aangehaald in het kader van de alcoholproblematiek. Ik denk dat de aanwezigheid van drugs bij uitgaande jongeren qua omvang minstens zo belangrijk is. De impact ervan op het verkeer en de verkeersveiligheid kan niet worden onderschat.

Vorige week verscheen er nog een onderzoek van de Vereniging voor Alcohol- en andere Drugsproblemen waaruit bleek dat het drugsgebruik in het uitgaansmilieu opnieuw is gestegen ten opzichte van 2005, en dan vooral het gebruik van cocaïne. Ook het gebruik van de meer vertrouwde drugs zoals cannabis blijkt terug in stijgende lijn te gaan. Ik denk dat wij de impact daarvan op het verkeer niet mogen onderschatten, hoewel wij ook daar niet over echt goed en hard cijfermateriaal beschikken.

De huidige testbatterij om drugsgebruik op te sporen in het verkeer – de gecombineerde bloed- en urinetest – is bijzonder omslachtig en tijdrovend. Dat is ook gebleken uit een doctoraatsonderzoek dat in De Verkeersspecialist is verschenen. Uit het onderzoek leren we dat die test dan ook heel weinig wordt toegepast door de politiediensten.

Het alternatief, de speekseltest, is relatief eenvoudig, kan sneller worden uitgevoerd en is gebruiksvriendelijker. Dat zou de agenten ertoe moeten aansporen om meer te controleren. Een verhoging van het aantal controles en de daaruit volgende verhoging van de objectieve en subjectieve pakkans zijn uiteraard erg belangrijk en essentieel voor een verbeterde verkeersveiligheid.

Dat was ook de reden waarom ik meer dan een jaar geleden een wetsvoorstel indiende om de speekseltest juridisch mogelijk te maken.

Het voorstel staat ondertussen ook op de agenda van de commissie. Het is dringend om hiermee effectief te kunnen doorgaan. Vorige week, naar aanleiding van het onderzoek dat in de Verkeersspecialist is verschenen, gaf u in de pers ook een reactie met betrekking tot uw intentie om het gebruik van deze test nog dit jaar mogelijk te maken.

**22.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Tout comme l'alcool, les drogues sont omniprésentes lors des sorties. La consommation de cocaïne et de cannabis va croissant, ce qui a bien évidemment une incidence sur la sécurité routière, quoique des chiffres probants fassent encore défaut.

Le test sanguin et urinaire combiné permettant de dépister la conduite sous l'influence de drogues est compliqué et prend beaucoup de temps. Il est dès lors très peu utilisé par les services de police. La solution de remplacement qu'est le test de salive est relativement simple, plus rapide et plus convivial. Il permettrait d'augmenter les contrôles et dès lors le risque de se faire prendre, ce qui devrait avoir une incidence positive sur la sécurité routière.

C'est pourquoi j'ai déposé, il y a plus d'un an, une proposition de loi créant un cadre juridique pour le test salivaire. Cette proposition a entre temps été inscrite à l'ordre du jour de la commission. Nous n'avons pas de temps à perdre.

La semaine dernière, le ministre a affirmé qu'il entendait introduire le test salivaire au cours de cette année et je m'en réjouis.

Ik kan die intentie alleen toejuichen. Tegelijk verschenen er reacties van een aantal toxicologen die vraagtekens plaatsten bij de speekseltest. Ze stelden dat de speekseltest heel goed werkt bij cocaïne, amfetamines en morfine, maar dat de betrouwbaarheid van de test bij bijvoorbeeld cannabisgebruik erg klein is. Er worden dus vraagtekens bij geplaatst. De betrouwbaarheid is uiteraard een belangrijke overweging, maar ik denk niet dat dit de wetgeving hoeft te doorkruisen. Uiteraard moet de betrouwbaarheid wel gegarandeerd zijn op het moment waarop de toestellen die door de wetgeving mogelijk worden, effectief op het terrein zullen worden gebruikt.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan ook een tweetal vragen. Ten eerste, welke waren de conclusies van de werkgroep met betrekking tot de betrouwbaarheid van de speekseltest? Als ik het goed heb begrepen was het NICC daarbij betrokken. Ten tweede, wat zal de verdere procedure zijn inzake de betrouwbaarheid, de controle, de aankoop en dergelijke, van de speekseltest op het moment dat deze juridisch wordt mogelijk gemaakt?

**22.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik moet mij verontschuldigen, maar ik heb alleen het Franse antwoord. Er was immers een gelijkaardige vraag van mevrouw Lejeune.

L'étude menée récemment dans divers pays européens, dont la Belgique, dans le cadre du projet ROPS (conduite sous l'influence de substances psychotropes) révèle que 8,1% des conducteurs blessés dans un accident de la circulation auraient consommé du cannabis, 6,9% des opiacés, 5,7% des benzodiazépines, 2,9% de la cocaïne et 2,4% des amphétamines. Parmi les conducteurs décédés, les proportions sont de 10,1% pour le cannabis, 4,3% pour les benzodiazépines et la cocaïne, 2,8% pour les opiacés et 2,4% pour les amphétamines.

L'objectif du groupe de travail est de moderniser la législation d'après les progrès scientifiques et l'expérience acquise ces dix dernières années. Pour rappel, les contrôles sont actuellement divisés en trois phases: tout d'abord une batterie de tests à analyser, suivie d'un test urinaire et finalement d'une prise de sang, le tout prenant entre une demi-heure et une heure. Concrètement, le contrôle se déroulera bientôt selon les étapes suivantes. Des signes de consommation récente de drogue pourront être détectés au moyen d'une check-list standardisée: pupilles dilatées, nervosité, expression orale incohérente, etc. Si cette check-list révèle une possible consommation de drogue, un test salivaire sera effectué sur la base d'un prélèvement de salive. Si ce test est positif, la personne se verra signifier une interdiction de conduire de 12 heures en tant que mesure de sûreté et le prélèvement de salive sera analysé en laboratoire de manière à déterminer le degré exact de concentration d'une ou de plusieurs substances illicites.

Le point de départ est la législation actuelle et les substances déjà prévues dans cette législation légèrement adaptée. D'après les études les plus récentes, le test salivaire est fiable pour toutes ces substances. En ce qui concerne le cannabis, il reste un faible risque, toutefois inférieur au test urinaire actuel, de tests faussement négatifs, c'est-à-dire des tests qui ne révéleraient pas la substance

Toutefois, des toxicologues mettent en doute la fiabilité de ce test, surtout pour le cannabis. Cette objection ne s'oppose cependant pas à l'avancement du travail législatif. Mais il faudra veiller à l'efficacité de ce test lorsque les appareils seront utilisés sur le terrain.

Qu'en est-il des conclusions du groupe de travail concernant la fiabilité du test salivaire? Quelle sera exactement la procédure lorsque le test salivaire sera devenu une réalité juridique?

**22.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je dispose uniquement d'une réponse en français à la question analogue de Mme Lejeune.

De recente studie in het kader van het ROPS-project (Rijden onder invloed van psychoactieve stoffen) stelt de cijfers aan de orde met betrekking tot de verkeersslachtoffers die dergelijke stoffen gebruikt hadden.

De doelstelling van de werkgroep is de wetgeving te moderniseren vanuit de wetenschappelijke vooruitgang en de ervaring van de afgelopen tien jaar. De controle wordt momenteel opgedeeld in drie stappen: een reeks standaardtests, een urinetest en een bloedonderzoek.

Binnenkort zal de controle als volgt verlopen: tekenen van druggebruik zullen kunnen worden opgespoord door middel van een gestandaardiseerde *check-list*. Als daaruit mogelijk gebruik blijkt, volgt een speekseltest. Als die positief is, krijgt de persoon twaalf uur rijverbod en het speekselstaal wordt in een laboratorium geanalyseerd om de precieze concentratie van verboden stoffen te bepalen.

De huidige wetgeving, zij het

alors que la personne en a consommé.

L'Institut national de criminologie et de criminalistique (INCC-NICC) est actuellement en train de sélectionner les tests salivaires les plus performants parmi les produits mis récemment sur le marché. Le cahier des charges qui sera édicté par l'INCC devra contenir des conditions minimales de fiabilité, d'hygiène et de facilité d'utilisation.

En ce qui concerne les analyses de salive qui seront pratiquées postérieurement en laboratoire en cas de tests positifs, elles seront soumises à des conditions techniques et de certification. Les testeurs salivaires ne seront soumis à aucune condition d'homologation, étant donné que les résultats qu'ils fournissent ne pourront pas être utilisés en tant que preuves devant les tribunaux. Le budget pour l'achat des tests salivaires est géré par la Justice. On m'a assuré que les budgets nécessaires, dont je ne connais actuellement pas le montant, seront prévus à la fin de cette année et sur le budget des années suivantes.

J'espère voir les services de police utiliser les premiers tests salivaires d'ici la fin de l'année. Des campagnes de sensibilisation à la conduite sous influence de drogues sont prévues en 2009 à l'occasion de l'introduction des tests de salive. Ce sera également le cas en 2010.

lichtjes aangepast, vormt het vertrekpunt. Recente studies hebben aangetoond dat de speekseltest betrouwbaar is, behalve voor cannabis, dat in een beperkt aantal gevallen niet kan worden opgespoord.

Het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) is bezig met de selectie van de meest performante speekseltests. De speekseltesters zullen niet aan een homologatie onderworpen worden, omdat de resultaten ervan niet zullen kunnen gebruikt worden als bewijs voor de rechtbanken.

Het budget voor de aankoop van de speekseltests wordt beheerd door Justitie. De nodige middelen zullen tegen het einde van het jaar en ook voor de komende jaren op de begroting worden ingeschreven.

Ik hoop dat de politiediensten tegen het einde van het jaar de eerste speekseltests zullen kunnen uitvoeren.

In 2009 (bij de invoering van de speekseltests) en 2010 zullen er sensibiliseringscampagnes worden opgezet inzake het rijden onder invloed van drugs.

**22.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik zal het antwoord nog eens in alle rust nalezen. Ik begrijp in elk geval uw engagement om de tests mogelijk te maken in de praktijk tegen het einde van dit jaar. Dat is het allerbelangrijkste, zodat wij naar een betere controle kunnen gaan van de verkeersdeelnemers op het gebruik van drugs.

**22.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Si les tests sont disponibles à la fin de cette année, nous pourrions contrôler l'usage de stupéfiants.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.06 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 18.06 heures.*