

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

du

MARDI 7 DÉCEMBRE 2010

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 7 DECEMBER 2010

Namiddag

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

Le développement des questions et interpellations commence à 15.08 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

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

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

01.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris de economische en financiële crisis heeft de luchtvaart in Europa zwaar getroffen. Er werden tamelijk grote verliezen opgetekend. De uitbarsting van de IJslandse vulkaan, de Eyjafjallajökull, heeft extra economische schade toegebracht. De Europese luchtvaart kent dan ook een uiterst zwakke en moeizame heropleving.

Europese luchtvaartmaatschappijen zullen in 2010 een verlies optekenen van 2,2 miljard euro. In Europa is er ook nog de bezorgdheid over de tarieven van de luchtvaartnavigatiediensten, dat die geen extra slag toebrengen aan een sector die nu al zwaar wordt getroffen. Er wordt een tariefstijging van 3,8 % verwacht die problemen zou kunnen opleveren voor een mogelijke heropleving. Er wordt aan de lidstaten gevraagd om de kosten zoveel mogelijk te drukken op een manier die de veiligheid niet in het gedrang brengt.

Kunt u toelichting geven bij de kosten en tarieven die er voor ons land zijn ingediend? Wat is de evolutie daarvan?

Welke maatregelen zijn er genomen om de gekende hoge kosten voor luchtvaartnavigatiediensten door Belgocontrol te drukken?

Wat is de evolutie van heffingen voor deze diensten?

Wat is onze positie tegenover de andere lidstaten?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, ik kan u zeggen dat de kosten voor de *terminal charges* en de kosten en tarieven voor de en-routeheffingen voor het jaar 2011 reeds bezorgd zijn.

U bent ongetwijfeld niet onwetend dat ik aan Belgocontrol gevraagd heb om een strategisch actieplan voor te leggen dat de nodige waarborgen zou bieden voor een efficiënter en kostenbesparend beleid met een eventuele bijsturing van het vijfjarenplan van Belgocontrol. Dat is van belang voor de vastlegging van het niveau van de tarificatie waarover u het hebt.

Specifiek voor de en-routeheffingen, waar u uitdrukkelijk naar verwijst, kan ik het volgende zeggen. Het voorgelegd eenheidstarief voor het jaar 2011 bedraagt 76,44 euro. Dat voorgelegd tarief ligt beduidend lager dan het tarief dat initieel in juli 2010 werd voorgelegd en dat 81,82 euro bedroeg. Dat werd vastgelegd naar

aanleiding van een vraag van de bevoegde Europese commissaris die ons verzocht heeft om op het nationaal vlak al het mogelijke te doen om de kosten van de luchtvaartnavigatiediensten zo laag mogelijk te houden, uiteraard om de luchtvaartexploitatie niet nutteloos en nodeloos te bezwaren, maar tegelijk toch oog te blijven hebben voor de veiligheid van het luchtverkeer.

Ik kan u een overzicht geven van de en-routeheffingen die België samen met Luxemburg geeft toegepast. Wat dat betreft vormt België inderdaad een eenheid met Luxemburg. Deze heffing bedroeg 70,79 euro in 2007. Dat is licht gedaald tot 69,36 euro in 2008, terug gestegen tot 75,90 euro in 2009 en nog eens gestegen tot 76,46 euro in 2010. Voor 2011 is de heffing vastgelegd op 76,44 euro.

Ik ga u, om u een idee te geven, ook de bedragen geven die binnen de FABEC-landen worden toegepast. Ik kan u de volgende tarieven geven. Voor België en Luxemburg blijft het vastgesteld op 76,44 euro. In Duitsland is het vastgesteld op 71,84 euro, in Frankrijk op 66,93 euro, in Nederland op 65,66 euro en in Zwitserland op 90,84 euro. Het is een vrij ingewikkelde formule waarbij rekening wordt gehouden met het type voertuig, de belading, enzovoort. Dat is dus het tarief van de unit die zal toegepast worden door Eurocontrol voor de verschillende vliegtuigen binnen het FABEC-geheel.

01.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat wij daarvoor inderdaad blijvend aandacht moeten hebben. Wij gaan volgende week verder over het verhaal van Belgocontrol. Hoe kunnen wij het strategische plan bijsturen? Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat die onderneming zich beter kan positioneren? Ik denk dat dit een heel belangrijke discussie is waar wij in de hoorzitting met de heer Tintin al voor een stuk zijn op ingegaan.

Het feit dat wij de tarieven gelijk kunnen houden, is volgens mij een goede zaak. Ik moet toch vaststellen dat wij, met uitzondering van Zwitserland, nog altijd aan de hoge kant blijven zitten. In die zin moeten onze besprekingen rond dat onderwerp zeker nog worden voortgezet zodat wij kunnen kijken op welke manier Belgocontrol efficiënter kan worden gemaakt en welke stappen wij daarvoor kunnen zetten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

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

02 Questions jointes de

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

De **voorzitter**: Mevrouw Somers heeft zich ziek gemeld.

02.01 Tanguy Veys (VB): De aanleiding van mijn vraag is de speekseltest, die sinds oktober 2010 werd ingevoerd, waarbij bestuurders kunnen gecontroleerd worden op druggebruik. Volgens een Europese studie

uit 2006 van het BIVV is gebleken dat het percentage bestuurders onder invloed van drugs, 4 %, bijna even hoog is als dat van automobilisten onder invloed van alcohol. De motivatie voor de invoering van de speekseltest is, onder meer, het voordeel dat hij sneller kan worden afgenomen en dat er geen nood is aan een hygiënische omgeving.

In eerste instantie is al gebleken uit diverse studies, onder meer van de Franse Académie Nationale de Pharmacie, dat de speekseltesten onbetrouwbaar zouden zijn. Zij verwijst naar een Belgische studie: 16 % van de gevallen zou een vals positief resultaat geven en 19 % van de gevallen zou een vals negatief resultaat opleveren. Daaromtrent werd de staatssecretaris reeds bevraagd in de Kamercommissie en hij heeft toen gesteld dat de test – het woord zegt het zelf: test – enkel oriënterend is en nog altijd de bloedproef nadien bepalend is.

Nu blijkt dat de speekseltest niet alleen een grote foutenmarge heeft, maar ook positief zou reageren op geneesmiddelen als rilatine en concerta, die de symptomen van ADHD en ADD onderdrukken. Patiënten riskeren zelfs met een doktersattest hun rijbewijs voor twaalf uur te verliezen. De speekseltest gaat na of een bestuurder cannabis, amfetamines, heroïne of cocaïne gebruikt heeft, maar geeft ook een positief resultaat voor rilatine en concerta, waarin het chemisch product methylfenidaat zit. Die molecule is sterk chemisch verwant aan amfetamine.

Overigens is ook gebleken uit de studie Rijden onder Invloed van een Psychoactieve Stof uitgevoerd door de Universiteit Gent in samenwerking met opnieuw het BIVV dat de speekseltest ongevoelig zou zijn voor slaap- en kalmeermiddelen.

Intussen wordt op de politiescholen tijdens de opleiding meegedeeld dat na een positieve speekseltest nog steeds moet overgegaan worden tot bloedafname en geen speekselanalyse. Nochtans is dat een belangrijk onderdeel in heel het project. Bloedafname is een lange en tijdrovende bezigheid voor de politie, men moet een arts vorderen, men moet een vorderingsstaat opmaken, er moet een klinisch verslag opgemaakt worden en ook de gerechtskosten moeten berekend worden. De reden hiervoor is dat het koninklijk besluit inzake de speekselanalyse, dat naar verluidt klaar zou liggen, nog steeds niet werd gepubliceerd.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe evalueert u de maatregelen sinds 1 oktober 2010 inzake speekseltesten? Ik heb ondertussen ook reeds gezien dat het gerecht niet stil heeft gezeten, dat onder meer de politierechtbank van Dendermonde eind november de eerste dossiers heeft behandeld van chauffeurs die positief testten bij een speekseltest.

Werden de afspraken die gemaakt werden omtrent de speekseltesten, al bijgestuurd?

Hoeveel speekseltesten werd sinds 1 oktober afgenomen? Hoeveel daarvan waren positief? Hoeveel daarvan werden nadien door een bloedafname positief bevestigd?

Werd getest of de apparatuur bij speekseltesten reageert op geneesmiddelen zoals rilatine en concerta, die de symptomen van ADHD en ADD onderdrukken? Zo ja, met welke resultaten en heeft dat geleid tot mogelijke bijstellingen? Zo neen, waarom niet?

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verklaart u dat het koninklijk besluit inzake de speekselanalyse nog steeds niet werd gepubliceerd en dus ook nog steeds niet van kracht is, met het gevolg dat er nog steeds moet gewerkt worden met bloedafname in plaats van speekselanalyse?

Werden er maatregelen genomen om het koninklijk besluit inzake de speekselanalyse zo snel mogelijk te publiceren? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

De **voorzitter**: Collega's, ik heb een brief van Kamervoorzitter Flahaut ontvangen die met aandrang vraagt om de spreektijd te eerbiedigen. Ik zal gaandeweg strenger moeten worden. Vermits u uw tijd voluit hebt kunnen gebruiken, mijnheer Veys, zal ik dezelfde werkwijze hanteren voor de volgende sprekers in deze vraag.

02.02 Siegfried Bracke (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik ben graag bereid mij aan de spreektijd te houden, u kent mij, maar ik kom net uit een andere commissie en daardoor weet ik niet wat hier al is gezegd.

Het gaat bij mij dus ook over de speekseltest. Daarover zijn al veel vragen gesteld en ook antwoorden

gegeven. De verhalen over de speekseltest blijven echter opduiken.

Ik neem ook aan dat ik niet het enige parlementslid ben dat mails met persoonlijke getuigenissen krijg toegezonden.

Mijn vraag gaat over de reactie van de speekseltest op medicijnen. Blijkbaar zijn er reacties op sommige opiaten zoals morfinepleisters, maar ook op rilatine en andere ADHD-medicatie en zelfs op sommige hoestsiropen met codeïne.

Ik heb gelezen dat beslist wordt om tot de speekseltest over te gaan op basis van een oppervlakkige checklist waarbij wordt gekeken hoe de mensen eruit zien: een vale huidskleur, tekenen van vermoeidheid, enzovoort.

Dat geeft de indruk dat mensen aan een speekseltest worden onderworpen, niet omdat ze de wet hebben overtreden maar omdat ze ziek zijn. Dat is bijzonder onrechtvaardig, want die mensen zijn al ziek en dan worden ze nog eens onderworpen aan een test op basis van hoe ze eruit zien.

Ik heb dat een beetje bijgesteld omdat ik heb gelezen dat u zelf zegt, mijnheer de staatssecretaris, dat patiënten na de inname van rilatine best niet met de auto rijden.

Ik kan maar zeggen wat ik heb gelezen, mijnheer de staatssecretaris. Ik kijk uiteraard...

02.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Dat is dan geschreven door journalisten.

02.04 **Siegfried Bracke** (N-VA): U weet dat ik een grenzeloos vertrouwen heb in wat journalisten schrijven.

02.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: U wel, maar ik niet.

02.06 **Siegfried Bracke** (N-VA): Dat is het verschil tussen ons.

Het zou bovendien in de bijsluiter staan en dat is een ander document. Die bijsluiter staat niet in de krant.

Ik wist dit niet. Ik lees ook dat studenten de laatste jaren rilatine durven te nemen omdat zij daar beter van studeren. Dit is dan iets wat nog wordt uitgebreid in omvang.

Mijn vragen zijn de volgende.

Ten eerste, geldt voor die andere medicijnen – bijvoorbeeld codeïne – dezelfde restrictie als voor die ADHD-medicijnen?

Ten tweede, in welke mate was het gebruik van die middelen bij het besturen van een voertuig geregeld vóór de invoering van de speekseltest? Werden ook die mensen geacht zich niet in het verkeer te begeven? Zijn zij bovendien een gevaar in het verkeer? Men heeft hier te maken met een soort van dilemma. Als zij inderdaad een gevaar zijn in het verkeer dan moet rijden gewoonweg worden verboden. Dat is vrij simpel. Als dat niet zo is, moet u mij eens uitleggen waarom zij dan toch geacht worden zich niet in het verkeer te begeven.

Zoals al gezegd, kijk ik uit naar uw antwoord.

02.07 **Bruno Tobback** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik kan kort zijn want zowat alles is gevraagd waar ik ook een antwoord op wilde. Ik was concreet nogal verontrust, onder andere na vragen van een aantal mensen die mij hebben gecontacteerd. Voor alle duidelijkheid, ik ben zelf geen ADHD-adept, maar nogal wat ADHD-lijdende zijn ook volwassen mensen met een normaal functionerende beroepsloopbaan. Zij helpen zich daarbij door het nemen van medicatie.

Hun stelling is: ik ben driemaal zo veilig als ik met rilatine met de wagen rijd, dan wanneer ik zonder rilatine zou rijden. Het is precies een medicatie die moet toelaten om op een normale geconcentreerde manier te functioneren. Het is dus bijzonder ironisch dat een speekseltest – waar ik op zich helemaal niks tegen heb – die als functie heeft veiligheid in het verkeer te promoten, zou reageren op medicatie die mensen toelaat op

een normale en veilige manier te functioneren.

Bij mijn weten is het bij wet niet verboden om rilatine of andere verwante medicatie te nemen en met de wagen te rijden. Ik heb daar in ieder geval nog nooit van gehoord. Volgens mij is dat dus perfect toegelaten.

Indien die test positief reageert, zullen die mensen na een bloedtest niet beboet worden en hun rijbewijs niet kwijt geraken maar wel twaalf uren aan de kant staan. Voor iemand die professioneel actief is, is dat bijzonder vervelend. Hij kan wel naar zijn werkgever of klant bellen om te melden dat het hem spijt en dat hij er niet op tijd geraakt omdat hij tegen werd gehouden bij een speekseltest en positief werd bevonden. Hij zal er niet veel mee geholpen zijn als hij twaalf, vierentwintig uur of twee weken later via de bloedtest verneemt dat het niets strafbaar was.

Vandaar dat ik dat bijzonder verontrustend vind, mijnheer Schouppe. Ik vraag mij dan ook af wat u daartegen zal doen?

Ten eerste, om duidelijk te maken wat nu mag en niet mag? Ten tweede, in welke omstandigheden iemand die bij een speekseltest positief test omwille van medicatie dat zeer snel, het is te zeggen onmiddellijk, kan aantonen en voor de rest ook niet meer wordt lastiggevallen in zijn normale beroepsleven?

02.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, de afwezigen hebben altijd ongelijk. Ik zal in elk geval een globaal antwoord geven op de vragen die werden gesteld. In feite zijn de vragen van mevrouw Somers en de heer Van den Bergh inhoudelijk terug te vinden in de vragen van de andere drie heren, dus een globaal antwoord zal ook voor hen gepast zijn.

Ten eerste, wat betreft de invloed van geneesmiddelen op de speekseltest. De speekseltests die door de politie worden gebruikt, zijn niet bedoeld om het gebruik van geneesmiddelen vast te stellen. Zij zijn specifiek ontworpen om de verboden substanties die in de wet worden opgesomd, op te sporen, zoals de cannabis, amfetaminen, heroïne en cocaïne.

Ik weet dat er de jongste tijd nogal wat te doen is geweest over de ADHD-medicatie, zoals rilatine, waarbij er positief getest zou worden bij het gebruik van dat geneesmiddel. Ondertussen heeft nader onderzoek plaatsgehad door het Nationaal Instituut voor Criminologie en Criminalistiek. Dat onderzoek heeft uitgewezen dat bij een normaal therapeutisch gebruik van rilatine de speekseltest geen positief resultaat geeft.

Die redenering geldt ook voor de meeste andere geneesmiddelen die elementen zouden bevatten van een van de verboden substanties, zoals pijnstillers die ook codeïne of morfine zouden bevatten.

Met andere woorden, bij die geneesmiddelen, die bij normaal gebruik een zogenoemd lage kruisreactiviteit bij de uitvoering van de speekseltest geven, zijn er geen problemen.

Als de speekseltest daarop toch zou reageren, dan gaat het wellicht – ik zou bijna zeggen: waarschijnlijk – over hoge dosissen, waarbij wij, met onze verantwoordelijkheid ten aanzien van de verkeersveiligheid, ons toch afvragen of het dan wel aangeraden is om nog een voertuig te besturen, zoals meestal in de bijsluiter van die geneesmiddelen wordt vermeld.

Daarbij mag u niet vergeten dat de speekseltest pas wordt opgelegd wanneer de politie bepaalde uiterlijke tekenen of aanwijzingen van druggebruik heeft vastgesteld, zoals dat bepaald is in de checklist die men eerst moet overlopen. Geloof mij, de politiemensen op het terrein bevestigen ook dat zij de echte druggebruikers er relatief snel kunnen uithalen.

Een normale ADHD-patiënt of iemand die een pijnstiller met codeïne gebruikt loopt geen of alleszins een erg minimaal risico om positief op de speekseltest te testen.

Het hier gestelde probleem is eigenlijk niet nieuw. Met de vroegere wetgeving kon men na het gebruik van bepaalde geneesmiddelen bij de urinetest sowieso positief testen. De huidige speekseltest is wat dat betreft een hele verbetering aangezien er bij de vroegere urinetest veel meer valse positieven werden vastgesteld, personen die twaalf uur aan de kant moesten staan maar achteraf negatief bleken. Zo gaf de vroegere urinetest 18 % valse positieve resultaten terwijl de foutenmarge bij de speekseltest tot 7 % wordt herleid, een halvering in vergelijking met de vroegere reglementering.

Het geven van een doktersvoorschrift kan en mag en zal geen vrijgeleide zijn bij een eventuele politiecontrole. Pas achteraf, bij de definitieve speeksel- of bloedanalyse, kunnen de ingenomen substanties met zekerheid worden vastgesteld. Men zal niet strafbaar zijn voor de ingenomen medicatie.

Er was een vraag over de problematiek van de invloed van geneesmiddelen op het rijgedrag en wat daarover in de bijsluiters staat vermeld. Vooral kalmeermiddelen, antidepressiva of benzodiazepines zijn hier aan de orde.

Welnu, in de wetgeving is er ter zake een algemene bepaling opgenomen die het rijden onder invloed van geneesmiddelen strafbaar stelt, op basis van uiterlijke tekenen, meer bepaald wanneer die uiterlijke tekenen gelijkenissen vertonen met dronkenschap. Wanneer bijvoorbeeld zou blijken dat, na een negatieve ademtest en een negatieve speekseltest, de persoon in kwestie uiterlijke tekenen vertoont die zijn rijgedrag beïnvloeden, dan kan de politie wel degelijk optreden door een rijverbod van twaalf uur op te leggen. Uiteraard zal dan ook een bloedproef worden genomen, om na te gaan over welke substanties het gaat.

Wat het aantal speekseltesten betreft dat de politie kan afnemen, in het kader van een werkgroep waarvan de geïntegreerde politie deel uitmaakte, werden bepaalde afspraken gemaakt. Die afspraken slaan op het aantal speekseltesten dat de politie op jaarbasis zou afnemen, om de grootteorde te bepalen van de aanbesteding die het ministerie van Justitie moet doen. De politie heeft daarbij vooropgesteld dat minstens 10 000 speekseltesten per jaar tot de mogelijkheden moeten behoren. Ik verstop niet dat ik dat aantal sterk wil verhogen. Dat mag duidelijk zijn.

Ik denk niet dat men dat mag bekijken als een opgelegd quotum, maar het is normaal dat bepaalde beleidsdoelstellingen worden gekwantificeerd, zoals dat trouwens ook het geval is voor alcohol- en snelheidscontroles, zonder dat daarbij de kwalitatieve aspecten uit het oog worden verloren. Het is precies omdat men de vroegere omslachtige methode van de testbatterij en de urinetest niet meer moet toepassen, dat wij ervan uitgegaan zijn dat met dezelfde politiecapaciteit meer speekselcontroles zullen kunnen worden uitgevoerd, maar wellicht zal het ook wel zo zijn dat elke vraag vanuit het beleid naar meer verkeerscontroles wordt aangegrepen om het personeelstekort bij de politie aan te kaarten, zonder dat ik dat probleem wil onderschatten, want ik kan die bal vrij gemakkelijk naar mijn collega van Binnenlandse Zaken doorspelen.

Ik kom tot een aantal concrete vragen, die onder andere door de heer Veys werden gesteld. Ik heb omtrent deze aangelegenheid reeds op 19 oktober een en ander geantwoord.

Ik heb omtrent de betrouwbaarheid van de speekseltesten reeds tamelijk uitgebreid geantwoord op 19 oktober. Ik wil herhalen dat de foutenmarge van 16 %, die door professor Mura uit Frankrijk werd vastgesteld, eigenlijk inhoudt dat de bestuurders positief scoorden voor de speekseltest, maar achteraf negatief voor een bloedanalyse uitgevoerd in het laboratorium. Die bestuurders werden dus niet veroordeeld. De positieve foutenmarge van 16 % kan eigenlijk wel niet toegepast worden op de Belgische situatie, aangezien dat aantal en de berekeningen van professor Mura betrekking hadden op een andere speekseltest, namelijk de Rapid STAT van de firma MAVAND, die in Frankrijk wordt gebruikt en die niet door België werd gekozen. Er is mij verzekerd dat wij een test gekozen hebben die correcter is en een grotere zekerheid geeft.

De vroeger gehanteerde urinetest, die nu vervangen wordt door een speekseltest, gaf in 2009 in ons land 18 % vals positieve resultaten. Dat betekent dat de oriënterende urinetest in 18 % van de gevallen een positief resultaat gaf en dat het bloedstaal dat als gevolg van de positieve urinetest werd afgenomen, na laboratoriumanalyse negatief werd omschreven. Aangezien drugs minder lang opspoorbaar zijn in speeksel dan in urine, zal de nieuwe wet minder vals positieve resultaten geven. Voorlopige studies in het laboratorium tonen, zoals ik daarstraks reeds heb opgemerkt, een positieve foutenmarge van 7 % aan. Vandaar dat ik het had over meer dan een halvering.

Mijn conclusie is dat wij met de nieuwe wetgeving een duidelijke vooruitgang boeken in de opsporing van het rijden onder invloed door middel van de speekseltest. De omslachtige testbatterij en de urinetest behoren definitief tot het verleden. Er kan nu efficiënter worden gewerkt.

Op het ogenblik wordt voortgewerkt aan het KB betreffende de speekselanalyse door Justitie en Volksgezondheid. Het moet klaar zijn tegen het einde van het jaar. Op dat ogenblik kunnen we de

bloedanalyse vervangen door een speekselanalyse, zodat er geen nood meer is aan de tussenkomst van een geneesheer.

Wat het aantal speekseltesten betreft, beschik ik niet over cijfers van de geïntegreerde politie. De federale werkt naast de lokale politie. Aangezien de speekseltesten pas officieel werden op 1 oktober, is het begrijpelijk dat er een inlooperperiode noodzakelijk is waarbij alle politiediensten geleidelijk vertrouwd worden gemaakt met de nieuwe procedure. De nieuwe speekseltesten worden ter beschikking gesteld en wij geven opleidingsprogramma's aan de verschillende lokale politiediensten.

Het KB betreffende de speekselanalyse is in de eerste plaats een bevoegdheid van Justitie en Volksgezondheid, die er de laatste hand aan leggen. Het wordt voor advies aan de Raad van State en de Gewesten voorgelegd. Ik hoop dat het begin volgend jaar in werking kan treden, zodat geneesheren niet meer nodig zijn, het afgenomen speeksel voortaan naar een laboratoria kan die uitmaakt of de geteste chauffeur al dan niet een hoeveelheid cannabis, amfetaminen, heroïne of cocaïne tot zich heeft genomen.

02.09 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

Ik betreur echter nog altijd dat op basis van de huidige regelgeving iemand die voorgeschreven medicatie gebruikt om de symptomen van ADHD en ADD te onderdrukken, nog steeds, niettegenstaande hij een doktersattest op zak heeft, kans loopt zijn rijbewijs gedurende twaalf uur te verliezen.

U spreekt van normaal gebruik. In eerste instantie moet echter de arts daarover oordelen. Op basis van de bevindingen van de politie die de test afneemt, bekijken of iemand al dan niet drugs gebruikt, is immers nog altijd een heel subjectief gegeven.

Ten tweede, ik begrijp uit uw antwoord dat het vandaag nog wat kort dag is om nu al op vragen over de cijfers te antwoorden. Niettemin zou ik erop willen aandringen dat vooral de cijfers over de foutenmarge er snel komen. Er is ter zake immers nogal veel discussie. Eens wij de cijfers uit de praktijk kennen, kunnen wij er een en ander uit leren.

Er zijn een aantal tests, studies en vergelijkingen met het buitenland geweest. Zij zijn echter heel beperkt.

Ten slotte, lijkt het mij logisch dat het koninklijk besluit hand in hand zou worden ingevoerd. U antwoordt dat voornoemd besluit het laatste stadium heeft bereikt. U zegt dat de coördinatie tussen Justitie en Volksgezondheid de reden is waarom een en ander zo lang heeft geduurd. Het lijkt mij logisch dat de besluiten samen werden ingevoerd.

Ik ben, wellicht samen met u, alvast in blijde verwachting.

02.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe: ik kan u verzekeren dat ik niet in blijde verwachting ben, toch niet wat dat betreft.

02.11 Siegfried Bracke (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u uiteraard voor uw antwoord.

Ik heb een vraag naar precisering en een bedenking.

Ten eerste, mijn vraag naar precisering luidt als volgt.

Mijnheer de staatssecretaris, u hebt een aantal keer de uitdrukking “normaal gebruik” vermeld. De heer Veys heeft er ook al naar verwezen. Wat is een “normaal gebruik”? Wat moet ik mij daarbij voorstellen?

Ten tweede, hangt het niet van de behandelende arts af – ik ken er niets van – om een bepaald gebruik als normaal gebruik te bestempelen?

Ten derde, laat het duidelijk zijn dat ik een absolute voorstander van dergelijke tests ben. Immers, van alles wat de veiligheid op de weg kan verhogen, zijn wij vanzelfsprekend voorstander. Het is goed dat er veel tests zijn en dat u de bedoeling hebt het aantal tests te verhogen.

Ik hoor echter uit uw mond dat een systeem waarvan wij niet mogen vergeten dat het veel handiger is dan de vorige bloed- en urineproeven, nog altijd 7 % vals-positieve resultaten oplevert. Ik ben geen statisticus. Naar mijn aanvoelen is een dergelijk percentage echter hoog. In mijn ogen heeft zulks immers met het handelen van de overheid en van de Staat te maken.

Er zijn twee dingen. Het slechtste is dat een Staat niets doet. De iets mindere fase is dat de Staat mensen het gevoel geeft dat ze worden gepest. Dat is in samenlevingsverband en in maatschappelijk verband een zeer kwalijke zaak. Ik blijf dus vinden dat 7 % valse posities eigenlijk nog altijd veel is.

02.12 Bruno Tobback (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor dit antwoord. Dat stelt mij maar gedeeltelijk gerust. Ik heb wat aan hoofdrekken gedaan met die 7 %. Dat betekent dat er op 10 000 zo'n 700 valse posities zijn. Als u dat verdubbelt kunnen we er van uitgaan dat er in het slechtste geval 700 zijn. Als er 20 000 zijn en u wilt dat ferm optrekken, zegt u dat we aan nog meer komen, dat we binnenkort als we niet opletten potentieel boven de 1 000 of 2 000 valse posities per jaar zitten in het verkeer, bovenop de interpretatie van wat u dan als normaal therapeutisch gebruik beschouwt.

Daarbij is mij niet duidelijk wie heeft bepaald wat normaal therapeutisch gebruik is, wat dat is, wat we daaronder moeten verstaan. Mij lijkt dat af te hangen van de ernst van de aandoening, hoe groot de dosis moet zijn. Misschien moet de voorzitter daar iets meer over zeggen: die is daarvan beter op de hoogte.

Ik ben daar toch maar zeer gedeeltelijk door gerustgesteld, vooral ook omdat het verschil dat u maakt tussen de grote foutenmarge van de urinetest en de kleine foutenmarge van de speekseltest op zich niet relevant is. De drempel om de speekseltest af te nemen is natuurlijk vele malen kleiner dan de drempel om de urinetest af te nemen. Bij mijn weten werden er geen 10 000 of 20 000, laat staan 30 000 urinetests per jaar afgenomen.

U stelt ons ook gerust met de verklaring dat de politie de speekseltest slechts zal afnemen wanneer zij iemand tegenhoudt die manifest duidelijke tekenen van druggebruik heeft. Ik weet niet tot hoe ver u het wilt opdrijven, maar ik wil toch graag eens de politiecijfers zien en weten of ze er ieder jaar 15 000, 20 000 of 30 000 tegenkomen bij politiecontroles die manifeste tekenen van het gebruik van drugs achter het stuur vertonen. Als daar de drempel verlaagt, zal de drempel van die beoordeling ook wel verlagen en neemt opnieuw de kans toe dat we aan de bovengrens van de valse posities zitten.

Nog eens, ik wil graag van u weten hoe dit statistisch zal worden opgevolgd. Met andere woorden, ik wil graag zicht krijgen op het aantal vals-positieven, maand per maand, in dit systeem. Zo kunnen wij op korte termijn opvolgen wat er gebeurt, voor er mensen zijn die hun werk verliezen omdat zij een vals positieve test hebben gedaan en hun auto aan de kant hebben moeten zetten.

Ik ben het er wel over eens dat er streng moet worden opgetreden tegen druggebruik in het verkeer. Maar, om streng te kunnen zijn, moet u ook bewijzen dat u rechtvaardig bent. Als u dat niet kunt aantonen, lukt het niet meer. Dan kunt u de speekseltest niet behouden en dan blijkt de invoering ervan een valse vooruitgang te zijn geweest.

Achteraf moeten terugkrabbelen is het slechtste wat ons kan overkomen, lijkt mij. Ik ben vragende partij om te weten wie zal beslissen, en of dat gebeurt op basis van ondiscutabele criteria inzake "normaal therapeutisch gebruik." Ik wil ook de statistieken stelselmatig kunnen opvolgen om te weten of wij goed bezig zijn of niet.

02.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn excuses dat ik te laat kwam om met mijn vraag aan te sluiten bij die van de collega's.

Ik wil even benadrukken dat dit een erg belangrijk onderwerp is. Ik meen – en alle beschikbare onderzoeken wijzen toch in die richting – dat het druggebruik in het verkeer een groeiende problematiek is die wij goed in het oog moeten houden. Wij moeten daartegen efficiënte instrumenten kunnen inzetten, als wij ten minste bekommerd zijn om de verkeersveiligheid.

De speekseltest om drugs in het verkeer op te sporen is een manier die reeds een aantal jaren met succes wordt toegepast onder meer in Australië. Er komen factoren bij kijken die inderdaad de nodige opvolging verdienen, maar ik meen dat wij die kwestie aan de specialisten moeten overlaten. Wij moeten dit inderdaad goed in het oog houden, maar ik vind dat wij vooral de kern van de zaak in het oog moeten houden. Als ik de

vragen en de commentaren hier zo hoor, lijkt men dat soms uit het oog te verliezen. Ik vind dat wij onze doelstelling voor ogen moeten houden.

De kern van de zaak is dat wij druggebruik in het verkeer tot elke prijs moeten tegengaan en dat de handhaving daarop toch de grootste prioriteit is. Uiteraard moeten wij daarbij ervoor zorgen dat de foutenmarge zo klein mogelijk is, dat is evident. De kern van de zaak is echter dat wij tot een efficiënte handhaving komen van drugs in het verkeer.

De **voorzitter**: Collega's, er is hier nogal wat speeksel gevloeid over de speekseltest.

02.14 Siegfried Bracke (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik had gehoopt dat de staatssecretaris nog iets zou zeggen.

02.15 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik zou niet graag hebben dat ik de commissieleden tegen mij in het harnas jaag omdat ik niet antwoord op de vragen die zij mij hebben gesteld. De aanvullende vragen zijn bedoeld om te worden beantwoord.

Mijnheer Veys, wat betreft het fabeltje dat wij het aan de arts moeten overlaten om te oordelen, ik ben verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid.

Als ik mensen zie die ik persoonlijk ken en die om medische redenen geen gordel moeten dragen en daarvoor een door een arts ondertekend bewijs hebben, dan meen ik dat er *etwas los is*. Artsen zijn geneesheren en zij moeten zich met de medische kant van de zaak bezighouden, maar wat de verkeersveiligheid betreft beoordeel ik dat toch liever op een andere manier.

Wat de voorgeschreven medicatie betreft, het volgende. Bij het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie – u kunt die mensen goed of slecht inschatten – weet men, wat drugs betreft, toch wel waarover het gaat. Als de mensen van het instituut mij duidelijk zeggen dat de hoeveelheid van deze bekritiseerbare middelen die in een normaal geneesmiddel zitten, nooit tot uiting zal komen in het speeksel, tenzij heel uitzonderlijk, dan geloof ik hen.

Ik moet u trouwens erop wijzen, en ik meen dat onze voorzitter mij niet zal tegenspreken, dat in bepaalde siropen zoals hoestsiropen, middelen zitten die verslavend zijn. Als men een hele fles uitdrinkt, is men niet in staat om te sturen. Als men een heel potje slaappillen neemt, valt men sowieso in slaap en is men niet in staat om te sturen. Met andere woorden, de hoeveelheid geneesmiddelen die men inneemt, is determinerend voor het gedrag dat men kan hebben in het verkeer. Het is mijn zorg dat die hoeveelheid van die aard is dat elke chauffeur die het neemt geen potentieel gevaar is, voor zichzelf noch voor de andere mensen in het verkeer. Ik wil mij wat dat betreft op de passende gestrengheid houden. U kunt dat overdreven vinden, maar ik vind dat dit maar correct is.

Mijnheer Bracke, wat de precisering van het normaal gebruik door de behandelende arts betreft, zegt u dat 7 % valse positieven nogal veel is. Dat is inderdaad veel.

Ik pik onmiddellijk in op de bedenking van de heer Tobback. Vroeger met de urinetesten, dat was zo omslachtig, dat vroeg zoveel tijd dat een politieploeg op een avond niet veel kans had om veel mensen te testen. Nu gaat dat veel gemakkelijker, dus kan men veel meer mensen testen, dus heeft men veel meer valse positieven en dus zijn de mensen er tegen. Dat is juist.

Ik voeg daaraan echter het volgende toe. België, ons land heeft een van de slechtste statistieken in verband met verkeersveiligheid in de noordwestelijke regio van Europa; slechter dan Nederland want dubbel zoveel dodelijke ongevallen; slechter dan Duitsland want 50 % meer dodelijke ongevallen; slechter dan Frankrijk want een derde meer dodelijke ongevallen; slechter dan Engeland want 50 % meer dodelijke ongevallen. Als ik niet op deze manier werk, zal ik die statistiek nooit naar beneden krijgen. Sorry, die permissieve maatschappij op het vlak van verkeersveiligheid, daar moet ik tegenin gaan, hoe onpopulair dat ook mag zijn.

Die 7 % valse positieven is minder dan de helft van vroeger, maar het aantal personen zal ongetwijfeld meer zijn, daarmee ben ik het eens, dat is juist. Dat is echter ook precies de bedoeling. Ik zou bijna willen zeggen dat dit de boodschap is die ik geef aan de mensen in het verkeer. Als men geneesmiddelen neemt, moet men rekening houden met het risico dat men gesnapt wordt. Als dat in normale hoeveelheden is, volgens de

gegevens op de bijsluiter van de geneesmiddelen, zal men geen risico lopen. Als men echter voor de veiligheid de drievoudige of viervoudige hoeveelheid inneemt van wat men normaal mag innemen, dan kan men tegen de lamp lopen en dan loopt men normaal gezien een risico.

Wij gaan ervan uit dat wanneer een dokter een voorschrift schrijft en een hoeveelheid geneesmiddelen voorschrijft, het therapeutische gebruik nog steeds van aard is dat de normale gedraging van die persoon in het verkeer mogelijk is. Op dat vlak doe ik wel een beroep op de knowhow en verantwoordelijkheidzin van de geneesheren.

Een hoestsiroop, bijvoorbeeld, kan inhoudelijk een risico zijn. Degenen die medisch geschoold zijn, hier aanwezig, zullen dat kunnen zeggen. Welnu, ten aanzien van mensen die dat zouden doen, zeg ik dat zij dan maar uit het verkeer moeten blijven, want op dat ogenblik is het geneesmiddel een kwaal zoals alcohol. Daartegenover kan ik geen verzwakte positie innemen.

Gestrengheid tegen het druggebruik heeft misschien minder aangename kantjes maar men kan geen omelet bakken zonder de eierschalen te breken. Ik wil op dat vlak gewoon voortgaan.

Ik moet de heer Van den Bergh volkomen bijtreden. Ik lees in mijn statistieken dat bijna de helft van de verkeersdoden tijdens de weekends en vooral 's nachts gebeurt en dat het grootste gedeelte van die ongelukken zich zonder derden voltrekt. Dat betekent dat men in een bocht rechtdoor rijdt en tegen een boom of een elektriciteitspaal rijdt. Dat is niet het normale gedrag van een autobestuurder. De feiten zullen ons gelijk geven of tegenspreken, maar wij zijn ervan overtuigd dat drugs, en vooral drugs samen met alcohol waarvan wetenschappelijk is bewezen dat het risico van ongevallen met dertig tot vijftig wordt vermenigvuldigd, waarschijnlijk een grote oorzaak is. Daarom behoud ik alsnog mijn vertrouwen in datgene wat door criminologie en criminalistiek is uitgewerkt. Ik blijf op deze lijn doorgaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Tobback, u hebt zoals steeds het laatste woord.

02.16 Bruno Tobback (sp.a): Dat is uniek, ik zal u daar aan herinneren want er zijn ook een aantal zaken waar ik de staatssecretaris wens aan te herinneren.

Eerst en vooral, ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het systematisch bijhouden en opvolgen van statistieken van de valse posities.

De **voorzitter**: (...)

02.17 Bruno Tobback (sp.a): Moet ik ze elke maand opnieuw vragen of wil de staatssecretaris zo vriendelijk zijn om zich te engageren dat we ze regelmatig kunnen zien. Ik wil ook elke maand de parlementaire diensten daar mee lastig vallen. Maar als de staatssecretaris ons daarbij kan helpen dan zijn we van een hoop administratieve rompslomp af, me dunkt.

Ik zou daar dus nog graag een antwoord op hebben.

Ten tweede, ik ben het tweehonderd procent eens met uw gedragen pleidooi voor voorzorg inzake verkeersveiligheid en liever te ver dan niet ver genoeg. Liever te streng dan niet streng genoeg. Liever te beknopt dan niet beknopt genoeg want als we er maar één leven mee kunnen redden, hebben we een geweldige prestatie geleverd.

Tot nader order en tot we die statistieken echt hebben gezien, wil ik u daarin het voordeel van de twijfel gunnen en daarin meegaan. Want nogmaals, ik ben voor zo'n speekseltest. Als dat echt werkt, is dat een fantastisch goede zaak. Maar wilt u dan ook hetzelfde principe toepassen, mijnheer de staatssecretaris, en even verregaand, met desnoods evenveel potentieel negatieve effecten, als het gaat over snelheidsbeperkingen, als het gaat over inhaalverboden, als het gaat om maximumomvang van vrachtwagens. Ook allemaal zaken waarbij specialisten inzake verkeersveiligheid en ongevallenstatistieken u zwart op wit kunnen aantonen dat indien men er te laks mee omgaat de kans op dodelijke ongevallen systematisch toeneemt. In deze zaken heb ik u de afgelopen jaren in de omgekeerde richting zien marcheren.

In Leuven zeggen ze: 't Is eieren of jong'. In het ene geval, wat misschien leuk bekt, preventief geweldig

streng zijn – los van de negatieve gevolgen – en in het andere geval, preventief eerder laks zijn, vind ik een beetje tegenstrijdig. Ik zou u graag in beide gevallen even verregaand zien gaan en in de twee gevallen even verregaand willen steunen.

De **voorzitter**: Ik dacht even dat u een speekseltest voor bergbeklimmers zou vragen, maar zover bent u niet gegaan. Was dat misschien, omdat het niet tot de competentie van de staatssecretaris behoort?

Uw laatste opmerkingen hebben natuurlijk betrekking op een ander debat. We blijven hier bij het debat over de speekseltest. Die zal zijn kinderziekten wel hebben, maar het is alleszins een vooruitgang voor de huisartsen van wacht, die niet meer opgetrommeld worden om bloedafnames te doen bij weerbarstige chauffeurs. Dat behoort immers niet echt tot hun kerntakenpakket.

02.18 Bruno Tobback (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik wil niet moeilijk doen, maar me dunkt dat dat ook een ander debat is.

De **voorzitter**: Absoluut. Ik heb hier ondertussen mijn vraag al gemaakt.

02.19 Tanguy Veys (VB): Mijn vraag mag zeker niet gezien worden als het ter discussie stellen van het principe. Mijn partij is altijd vragende partij voor een strenge aanpak van het druggebruik.

Mijnheer de staatssecretaris, u verwijst naar het voorschrijfgedrag van sommige artsen. Misschien zou u bij een eventuele evaluatie en bijsturing, zoals u nu hebt overlegd met de politie, de artsen vragen naar hun mening over wat volgens hen normaal gebruik van dergelijke medicatie is. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat zij dergelijke medicijnen voor ADHD voorschrijven aan druggebruikers of dat druggebruikers daarin een roes vinden.

Een tweede punt houdt verband met de statistieken. Ik heb dat initieel ook gevraagd en ook collega Tobback heeft ernaar verwezen. Wij hebben het geluk dat de staatssecretaris graag, goed en niet nodeloos communiceert. Ik hoop dat hij, zodra de cijfers beschikbaar zijn, ze ook aan de pers zal communiceren, zodat we op die manier toch een blik kunnen werpen op de fameuze foutenmarge.

02.20 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De heer Tobback zal natuurlijk langer parlamentslid zijn dan ik verantwoordelijk voor Mobiliteit. You never know. Ik zal in elk geval de elementen in verband met het dossier sowieso van nabij doen volgen, omdat daar uiteraard vragen over zullen worden gesteld. Het verbaast mij een beetje dat iemand uit het Leuvense bedenkingen heeft bij de snelheidscontroles, want Leuven is wat dat betreft een goed voorbeeld. Ik zal de burgemeester van Leuven verwijzen naar zijn betoog met de vraag om nog wat strenger te zijn. Dat kan ik natuurlijk doen. Leuven is een van de steden die wat dat betreft een voorbeeldfunctie heeft.

Ik geef dat graag toe.

Ik ben het met u niet eens over de andere elementen, maar dat is een ander paar mouwen. Ik kan immers het tegengestelde bewijzen.

Ik wil de heer Veys alleen maar zeggen dat wij met zowel de Farmaceutische Bond als de producent van rilatine contact hebben gehad en zij hebben klaar en duidelijk gezegd dat er bij normaal gebruik geen probleem is. Het gaat over een Zwitserse firma die in Basel is gevestigd.

De **voorzitter**: Vroeger was het Ely Lilly, maar er zijn daar fusies geweest.

02.21 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Wij hebben in elk geval met de producent van rilatine en met de Farmaceutische bond voorafgaande contacten gelegd. Het is duidelijk dat er bij normaal gebruik geen risico's zijn. Wanneer iemand natuurlijk een hele fles hoestsiroop of een heel doosje slaappillen neemt, zal die zeker in slaap vallen achter het stuur.

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

03 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste

minister, over "het voorontwerp van wet houdende het exploitatiekader van de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 917)

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

03.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de problematiek inzake het efficiënt exploitatiekader van de luchthaven van Zaventem is al een hele tijd aan de gang. Ik denk dat ik mag zeggen dat heel wat van uw voorgangers daar hun tanden op stuk hebben gebeten of er althans nachten van wakker hebben gelegen.

U bent er ondertussen in geslaagd met een voorontwerp van wet te komen, met een kader waar iedereen zou moeten achter staan. Hoe ver staat u daarmee? Wat gaat daarmee gebeuren?

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Komt er een definitief voorstel en wanneer denkt u dat dit zal kunnen worden geïmplementeerd?

Ondertussen zijn er ook al wat adviezen van de Gewesten over de problematiek. Op welke manier hebt u daarmee rekening gehouden? Hebt u daarmee een globaal voorstel kunnen bouwen waarmee wij verder kunnen?

Nergens in het debat is er sprake van de militaire zones. Wij hebben ondertussen geleerd dat militaire zones een belangrijk aspect van ons luchtruim zijn en dat er opties zijn om stijgende en dalende vliegtuigen beter naar beneden te halen en beter te spreiden omdat momenteel een aantal zones niet kan worden gebruikt.

Hebt u daar ondertussen rekening mee gehouden? Is dat gewoon nog niet in de pers gekomen of zijn er andere problemen ter zake die moeten worden aangepakt? Ik had hierover graag uw visie gekend.

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, u bent actief geweest bij de voorbereiding op andere niveaus van de voorliggende materie.

U weet dat het voorontwerp van wet houdende het exploitatiekader van de luchthaven van Brussel-Nationaal de te volgen stappen bepaalt om exploitatiebeperkingen en eventuele vliegroutes aan te passen.

Ik kan u zeggen dat de Ministerraad van 26 februari 2010 mij heeft belast met de wijziging aan de vliegprocedures vast te leggen volgens de procedures die in het voorontwerp van wet waren opgenomen.

Er is een werkgroep samengesteld met de vertegenwoordigers van de vice-eerste ministers, maar die wordt voorgezeten door mijn medewerkers. Het voorontwerp is het voorwerp geweest van procedures van betrokkenheid van de gewestregeringen.

Ik vertel u niets nieuws als ik zeg dat, indien de gewestregeringen wat sneller hadden gewerkt en zij niet in de plaats van 97 % absoluut 102 % wilden binnenhalen, ik tijdig rond zou zijn geweest.

Men heeft dat onmogelijk gemaakt door muggenzifterij. Ik zeg dat op een brutale manier.

Wij hebben die adviezen gekregen. Deze worden nu geanalyseerd en wij gaan na in welke mate het voorontwerp eventueel moet worden herzien.

Het is u ongetwijfeld bekend dat de Vlaamse regering vraagt om bepaalde vliegroutes aan te passen. Het gaat om de vliegroutes die in het ontwerp van de Ministerraad van 26 februari vermeld staan, met name DENUT, HELEN, NIK en CIV. Wij weten waarover wij praten. Dat is een heel technische aangelegenheid.

Wij hebben daarover advies gevraagd aan Belgocontrol. Er werd inzake de vliegprocedures overleg gepleegd met de militairen omdat bepaalde zaken die wij conform het akkoord van 26 februari hebben vastgelegd, ook betrekking hebben op het militaire luchtruim.

Het is u niet onbekend, u hebt dat zeker in de kranten gelezen, dat wij vorige donderdag het Fabec-akkoord hebben ondertekend. Dat betekent dat er meer gebruik zal kunnen worden gemaakt van het militaire luchtruim voor de burgerluchtvaart.

Dat zal ons helpen in het beter organiseren en beheren van het luchtruim voor de civiele luchtvaart. Wij zijn dat nu aan het uitwerken. Dat moet van die aard zijn om bepaalde negatieve kantjes van de vliegwet, zoals die tot op vandaag bestaat, nog verder af te zwakken.

Mijnheer Wollants, ik kan u in elk geval meedelen dat wij echt op de goede weg zijn. U hebt terecht gezegd dat dit een oud zeer is. Al mijn voorgangers hebben hun tanden daarop stukgebeten. Wij zijn echter goed op weg naar een oplossing die voor 99,9 % bevredigend zal zijn.

Voor de enkele diehards die nooit tevreden zullen zijn, is er maar een oplossing, met name het vliegverkeer afschaffen en daaraan denk ik niet.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is inderdaad belangrijk dat wij op een gegeven moment naar een kader gaan waar wij een evenwicht zoeken tussen alle partijen en alle verzuchtingen, zowel op economisch vlak als inzake de omwonenden en dat wij die luchthaven kunnen blijven gebruiken. Het is natuurlijk ook zo dat die luchthaven, de ontwikkeling daarrond, heel belangrijk is, zeker voor Vlaanderen en de streek daar onmiddellijk rond. Daar zitten wij dus op dezelfde lijn.

De aanpassingen gevraagd door de Vlaamse regering moeten misschien ook wel in dat kader worden gezien. Ze zijn deels ook mee opgesteld door mensen die in het verleden u hebben bijgestaan in dat dossier. Als ik mij niet vergis zegt de Vlaamse regering zelfs dat u de routebeschrijving die zij voorstellen ook mee hebt omschreven in uw brief aan de Vlaamse regering.

03.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: (...)

03.05 Bert Wollants (N-VA): Die zijn voor advies voorgelegd en blijken mogelijk te zijn in een globaal kader. Die worden dus verder onderzocht zodanig dat wij naar een evenwichtig kader kunnen gaan waarmee wij verder kunnen.

Ik wil wel waarschuwen voor het feit dat op dit moment een heel aantal actoren in de wandelgangen spreekt over aangepaste ontwerpen, over het veranderen van een aantal parameters, die het globale akkoord een klein beetje in vraag stellen.

Ik heb gezien dat er partijen naar de verkiezingen zijn gegaan die beloven om de gelijkgeschakelde windnormen terug in vraag te stellen. Op dat moment gaan wij natuurlijk het volledige kader terug aantasten. Dan vrees ik ervoor dat het werk dat u nu op een zeer goede manier hebt verricht voor een stuk verloren gaat als wij daar een aantal eindjes gaan lostrekken. Van heel het breiwerk schiet dan niet zoveel meer over.

In die zin wil ik iedereen oproepen om nu eindelijk verder te gaan met dit concept en ervoor te zorgen dat wij iets hebben dat kan meegaan gedurende vele jaren. Dat is de grote uitdaging geweest in het verleden. Er zijn steeds bijsturingen geweest en elke bijsturing werd door een bepaalde groep, telkens een andere groep, aangevallen, waardoor het kader stukje bij beetje werd uitgehold en wij compleet zijn vast gereden. Dat is toch wel een heel belangrijke bemerking.

In verband met de militairen, het is inderdaad goed dat dit na het Fabec-akkoord verder kan worden verfiend zodanig dat er daar meer opties zijn. Wellicht zal het ook goed zijn als wij in de toekomst kunnen komen tot een integratie van de luchtverkeersleiding van het civiele en het militaire aspect. Dat gaat ons alleen maar vooruithelpen. Op het moment dat zij op hetzelfde punt die luchtverkeersleiding doen en heel nauwgezet kunnen samenwerken, zijn er nog meer opties dan puur samenwerking tussen de twee diensten. Dat gaan wij zeker verder in het oog houden.

Ik blij dat u bij uw standpunt blijft dat wij hiermee verder moeten en dat dit effectief moet worden omgevormd tot een kader dat ons kader moet zijn voor de komende tientallen jaren.

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

04 Samengevoegde vragen van

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

"de nieuwe nummerplaten" (nr. 1016)

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

04 Questions jointes de

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nouvelles plaques minéralogiques" (n° 1016)

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

04.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een drietal weken geleden werden de eerste nieuwe nummerplaten naar Europees model uitgereikt. België voert als een van de laatste landen deze nieuwe platen in. Er zijn zeven karakters en zij zijn beter beveiligd tegen fraude door een veiligheidsstempel, een watermerk en een veiligheidsdraad. Ook nieuw is dat de DIV-loketten geen platen meer afleveren. Men kan ze niet meer aan het loket afhalen. Het leveren zal binnen 24 uur door bpost gebeuren. Ook expresleveringen zouden mogelijk zijn.

Verzekeraars die met de webtoepassing WebDIV werken vertellen dat er verschillende tienduizenden aanvragen zijn ontvangen. Zal DIV er met zo een toeloop in slagen om de nummerplaten tijdig bij de klanten te krijgen?

Wat als het systeem opnieuw platvalt? Ik herinner u eraan dat het systeem de eerste dag al gedurende een aantal uren is platgevallen. Ik dacht tussen 11.00 uur en 13.00 uur.

Toen ik net voor de herfstvakantie via een verzekeraar een voertuig wilde inschrijven liet deze mij weten dat DIV een achterstand had van minstens drie weken. Dat was net voor de invoering van de nieuwe Europese nummerplaten. De verzekeraar raadde mij aan om naar het DIV-loket te gaan zodat ik mijn nummerplaat sneller zou hebben. Dat is inderdaad gelukt. Op twintig minuten tijd had ik mijn nummerplaat.

Zou het niet nuttig zijn om de DIV-loketten vooralsnog, al was het maar tijdelijk, open te houden zodat de mensen hun platen daar kunnen komen halen? Als het klopt dat er een achterstand is van drie weken dan heb ik toch mijn vragen bij de verwerking door de elektronische post bij het afleveren van die nummerplaten.

Volgens persberichten van 12 november zouden garagisten niet onmiddellijk in staat zijn om te volgen. Er zouden vooral problemen zijn bij het afleveren van de conforme nummerplaat, dus aan de voorkant van de wagen.

Bent u op de hoogte van die problematiek? Is hierover al overleg gepleegd? Wat is het resultaat daarvan? Hoe moet het nu verder?

04.02 Veerle Wouters (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb gelijkaardige vragen. De vragen die de heer Logghe al heeft gesteld, zal ik niet opnieuw stellen.

Bij aanvang van de verdeling van de nieuwe kentekens was er een probleem met de aanlevering van de naakte platen. Ondertussen, sinds de indiening van mijn vraag, zijn er meer dan twee weken verstreken. Wat is de stand van zaken daarin?

Een andere vraag is veeleer een praktische vraag. Aan wie een nieuwe nummerplaat ontvangt, wordt gevraagd om de oude nummerplaat terug te sturen, liefst binnen de vier maanden. Daaromtrent heb ik de volgende vragen.

Wat zijn de gevolgen voor wie daaraan verzaakt en de nummerplaat te laat terugstuurt?

Wie zijn oude auto zelf wil verkopen en maar vier maanden zijn oude nummerplaat kan gebruiken, heeft een probleem inzake de autokeuring. Het koninklijk besluit van 6 november 2010 bepaalt dat bij de autokeuring in het raam van een verkoop door particulieren, de wagen steeds voorzien moet zijn van het laatst ingeschreven kenteken. Als ik zelf mijn oude auto wil verkopen, moet ik dan zelf die oude nummerplaat bijhouden?

In de pers heb ik ook al gelezen dat als men die nummerplaat bijhoudt, men ook de verkeersbelasting moet blijven betalen. Als men in de vroegere situatie een nieuwe auto kocht en de oude verkocht, dan kon men

nog het oude kenteken, waarover men nog steeds beschikte, naar de keuring gaan. Op welke manier kan dat probleem van die vier maanden opgelost worden?

04.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Logghe, DIV maakt geen uitzondering voor de aangehaalde volumes. In normale of genormaliseerde omstandigheden zal de klant geen hinder ondervinden en bpost kan deze volumes ongetwijfeld binnen de gestelde termijn leveren. Ik weet dat elke nieuwe toepassing op het vlak van de informatica wel eens problemen kan geven, maar we hebben van in den beginne klaar en duidelijk gezegd dat er onmiddellijk een team moet worden vrijgemaakt dat onmiddellijk belast wordt met het klaarmaken van de opstart.

U hebt gelijk dat wij bij de verwerking van de inschrijvingen die niet via internet gebeurden – met internet hebben we geen problemen gehad – enige achterstand hebben gekend. Dat is nu in de aanloop naar de invoering van de Europese kentekenplaat volledig weggewerkt. In de verwerking van de elektronische post, web-DIV, kan er in feite geen achterstand meer bestaan, omdat de inschrijving online wordt ingevoerd. Dat zou dus in principe niet meer mogen kunnen. Die loketten van DIV blijven altijd open, zodat de inschrijving aldaar nog altijd kan gebeuren. We gaan natuurlijk geen speciale loketten meer houden in de provincie, gezien de faciliteiten die wij gecreëerd hebben om het langs internet te doen. De verzekeringsmakelaars weten daar reeds dankbaar gebruik van te maken.

Mevrouw Wouters, wij hebben met de sector veel overlegd, de heer Logghe heeft er trouwens ook de aandacht op gevestigd. Omtrent de voorplaat werden duidelijke technische beschrijvingen gepubliceerd. De heer Logghe heeft verwezen naar de veiligheidskentekens. Dat is op voorhand klaar en duidelijk gebeurd. Ik weet en het is juist dat Federauto kort voor de invoering van de kentekenplaat in de media problemen heeft gemaakt bij de aflevering van de reproductie van voorplaten. Men heeft daar gezegd dat dit tot moeilijkheden zou leiden.

De problemen zijn in werkelijkheid uitgebleven, wat men moet durven erkennen. De burgers hebben vrij vlot een voorplaat kunnen aanschaffen. U weet ook waardoor de problemen zijn ontstaan.

Wij hadden maanden op voorhand klaar en duidelijk aangeduid welke systemen voor ons aanvaardbaar waren, om nummerplaten te hebben die echte nummerplaten waren, zodat we bevrijd waren van de fantasmen uit het verleden, die een echte kakofonie veroorzaakten. Wij hebben de te gebruiken systemen aangeduid. Vervolgens hebben zij die het dossier wilden voortzetten, uiteraard naar de goedkoopste oplossing gezocht. De goedkoopste oplossing is enigszins overbevestigd geweest. Daarom was er de vrees voor problemen, maar in werkelijkheid werden geen negatieve effecten vastgesteld.

U weet dat ondertussen al enkele tienduizenden kentekenplaten zonder veel problemen werden toegekend.

Mevrouw Wouters, over het laatst terugschrijven hoor ik allerlei verhalen. Indien een wagen niet meer wordt gebruikt en een andere wagen wordt ingeschreven, zijn er twee mogelijkheden: ofwel houdt de betrokkene de wagen, ofwel verkoopt hij hem. Het verhaal van de wagen die door de betrokkene wordt gehouden en pas vier maanden later wordt verkocht, klopt echter niet. Wij hebben heel wat problemen met wagens die zogezegd zijn verkocht, maar op een of andere manier nog altijd in circulatie zijn, dikwijls zonder verzekering en/of zonder technische controle.

Ik heb alle fabeltjes ter zake naast mij neergelegd. Ik geloof er niet meer in. Ofwel verkopen zij de wagen, ofwel houden zij hem. Als zij de wagen houden, moeten zij de nummerplaat behouden. Als zij pas na vier of zes maanden de wagen verkopen, moeten zij desgevallend ook de inschrijving voor de wagen gedurende vier of zes maanden houden.

Doch, fabeltjes als zou iemand nog geen afscheid van zijn wagen kunnen nemen en hem dus pas later zou willen verkopen, pikken wij niet meer. Het is trouwens ook de reden waarom wij in het nieuwe systeem niet alleen de inschrijving maar ook de eigenaar willen kennen. Wij hebben immers een veel te nare ervaring met wagens die in circulatie blijven, maar officieel in België niet meer bestaan.

Te laat de kentekenplaat terugsturen, betekent gewoon dat de eigenaar het inschrijvingsgeld en de belasting moet blijven betalen. Wij zullen een dergelijke handelwijze niet langer door de vingers zien. Wij hebben in het verleden ter zake immers veel te negatieve ervaringen gehad. Het is voor de gezondheid van de sector nodig om op bedoeld vlak de punten op de i te zetten.

Ik meen ter zake voldoende duidelijk geweest te zijn.

04.04 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u in elk geval bedanken voor uw uitgebreide antwoord en voor de goede berichten die ik kon noteren. Ik noteer dat er geen achterstand meer is, maar ook dat men de centrale loketten van de DIV in Brussel zal openhouden. Men kan ze wat mij betreft inderdaad gerust sluiten. Ik noteer dat er nooit webachterstand geweest is.

Ik houd toch nog een klein beetje mijn hart vast, mijnheer de staatssecretaris. Ik hoop dat het informaticasysteem niet te vaak plat valt. Dat is een paar keren gebeurd. Ik hoop dat het niet te vaak gebeurt, want dat zou dodelijk zijn voor de snelle afhandeling van de nummerplaten. Voor de rest sluit ik mij aan bij uw opmerkingen over de garagisten en over de nummerplaten.

04.05 Veerle Wouters (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw toelichting. Ik ben blij te horen dat de start goed verliep. Mijn vraag dateerde dan ook van een aantal weken geleden.

Over de termijn van 4 maanden wil ik nog een vraag stellen. Stel dat ik mijn auto houd om zelf te verkopen, en dat duurt 2 maanden. Klopt het dan dat als ik mijn kenteken behoud, ik gedurende die periode verplicht blijf verkeersbelasting te betalen?

04.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw, u weet dat wij die termijn van 4 maanden hebben vastgelegd om de automobilist een zekere tijdsspanne te gunnen. Maar u moet begrijpen dat men, daar er reeds fraude vastgesteld is, na 4 maanden een proces-verbaal opmaakt. U kent de sector. Ik vind dat dit eigenlijk logisch is en dat deze termijn redelijk is, gezien de fraude die wij constateren. Akkoord?

04.07 Veerle Wouters (N-VA): Akkoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1278 van de heer Clarinval wordt uitgesteld, daar hij zich in Cancún bevindt.

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

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

05.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'hiver a commencé tôt et de manière très rigoureuse cette année. Nous avons déjà connu de nombreux embarras de circulation à cause des chutes de neige dans notre pays. Compte tenu des prévisions météo, d'autres embarras ne tarderont pas à survenir.

L'an dernier, je vous interrogeais déjà sur l'utilisation des pneus hiver. Moins de 5 % des conducteurs belges changent leurs pneus d'été par des pneus d'hiver. La plupart des gens assimilent pneu hiver avec froid polaire alors que ces pneus sont déjà efficaces à des températures positives, jusqu'à 7°. Dans certains pays, l'utilisation des pneus hiver est obligatoire. En Allemagne, par exemple, les assurances n'octroient plus d'indemnisation si le lien de cause à effet est établi entre le type de pneu et l'accident.

L'année dernière, vous m'aviez dit que vous comptiez, en accord avec l'IBSR, mettre en œuvre une campagne de sensibilisation à l'utilisation de tels pneus. Il me semble que cette campagne n'est pas encore diffusée.

Pouvez-vous me dire si cette campagne aura bien lieu?

Existe-t-il une étude sur l'opportunité non d'imposer mais d'inciter les conducteurs à équiper leur véhicule de pneus hiver? Notre pays n'est pas dans le cas de figure de rendre obligatoire l'utilisation de tels pneumatiques.

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame De Bue, à ma demande, l'IBSR a dressé un bilan de l'utilisation de pneus hiver; il m'a fourni une réponse assez nuancée sur la

question posée.

Tout d'abord, en ce qui concerne la situation hivernale et partant des statistiques, les jours enneigés sont plutôt rares, même si, en ce moment, c'est l'impression contraire qui prédomine.

Il faut admettre que sur un sol sec ou humide – je ne parle pas de pluies abondantes –, un pneu normal a de meilleures performances qu'un pneu hiver.

Cela dit, outre d'autres facteurs qui jouent un rôle comme la profondeur des rainures ou une vitesse adaptée, l'IBSR conclut que l'opportunité de monter des pneus hiver dépend beaucoup de l'utilisation de la voiture. Par exemple, pour un conducteur qui roule beaucoup et de préférence sur les grands axes en temps de neige, l'utilisation des pneus hiver est plutôt recommandée. C'est probablement la raison pour laquelle les sociétés de leasing ou les sociétés en général proposent de monter des pneus hiver.

Madame De Bue, les campagnes de sensibilisation et la publicité qui est faite par ces sociétés et par les fabricants ou centres de montage de pneus, comme cela a été le cas cet hiver, doivent être considérées comme suffisantes. Nous avons d'ailleurs été informés de ces campagnes en temps utile.

En revanche, je ne pense pas qu'il faille obliger les conducteurs à faire poser des pneus hiver, notamment en raison du faible nombre de kilomètres parcourus en temps de neige. Mais je répète qu'il faut prendre en considération le lieu du domicile, la situation ou les conditions d'utilisation de la voiture. Comme je l'ai déjà dit, il n'entre pas dans mes intentions de rendre la pose des pneus hiver obligatoire. Faire une recommandation: oui. Mais il n'est pas question – je le répète encore une fois – de la rendre obligatoire. Toutefois, il faut inciter les conducteurs à les faire poser si cela s'avère plus conforme à l'usage du véhicule.

05.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Il existe actuellement une rupture des stocks. En effet, il y a quelques semaines, voire quelques mois d'attente pour les conducteurs qui n'ont pas été prévoyants. A-t-on une idée de l'évolution quant à l'utilisation des pneus hiver? L'année dernière, des pneus neige ont été montés sur seulement 5 % des véhicules.

Je suppose que le nombre de personnes qui doivent prendre la route et utiliser leur véhicule est supérieur à ce pourcentage.

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame De Bue, je ne sais pas. Au moment de la préparation de la réponse, j'ai fait enquêter sur les pratiques menées dans les pays étrangers. Ainsi, en Allemagne et en Autriche, il y a obligation de rouler avec des pneus ad hoc. En Suisse, cette obligation est inexistante, mais si un accident se produit et que l'on peut imputer la responsabilité à l'état de la route et à la présence de neige, le problème de la responsabilité est immédiatement posé. Cependant, je ne suis pas parvenu à obtenir des données statistiques ou des rapports au sens où vous me le demandez.

05.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Malgré tout, le phénomène mérite d'être étudié. Nous connaissons plusieurs hivers successifs assez rudes. Nous connaissons déjà l'impact lorsque la température est inférieure à 7°. Je crois que le lien entre l'utilisation de ces pneus avec la sécurité routière doit être étudié plus avant. Une marge de réflexion s'impose encore qui dépasse, bien évidemment, le cadre des campagnes de sensibilisation, voire de pubs réalisées par des garages, qui n'ont peut-être pas l'indépendance suffisante.

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

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

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

06.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik had deze vraag oorspronkelijk gesteld...

De **voorzitter**: Het gaat om punt 26 van de agenda, maar die vraag was eigenlijk toegevoegd aan de prioritaire vragen. Ze was op tijd ingediend maar was door het verlof van de secretaris....

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik moet dat even opzoeken.

06.03 **Peter Logghe** (VB): Doet u maar. Doe ik ondertussen verder met mijn vraag?

06.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Logghe, u was dus te laat?

06.05 **Peter Logghe** (VB): Ik was zeker niet te laat.

De **voorzitter**: hij was binnen de tijd.

06.06 **Peter Logghe** (VB): Ik ben nooit te laat.

06.07 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het gaat over die verordening?

06.08 **Peter Logghe** (VB): Ja, over de Europese regelgeving.

U kent de situatie, mijnheer de staatssecretaris. Europese reizigers die het vliegtuig nemen, kunnen tot hier toe nog altijd een beroep doen op financiële en andere compensaties indien het vliegtuig te laat of helemaal niet vertrekt.

Bootpassagiers hadden die faciliteit op Europees vlak niet. Dat zal nu veranderen, als ik het goed heb gelezen. De nieuwe regels zouden op 9 december in de Official Journal of the European Union verschijnen en moeten tegen eind 2012 in nationaal recht worden omgezet.

Mijn vragen zijn de volgende. Concreet hebben wij natuurlijk nog steeds een ontslagnemende regering. Gelet op het belang van de beschermingsregels voor nogal wat burgers zouden wij er natuurlijk wel goed aan doen om de regels op tijd om te zetten in nationaal recht. Bereidt u ter zake een wetsontwerp voor? Is dit dringend genoeg? Ziet u hier mogelijkheden? Of wordt dit een voorstel van een nieuwe parlementaire meerderheid? Heeft u ter zake al inzichten?

Gebeurt er overleg met de sector? Ik veronderstel van wel. Over welke sector gaat het hier? Hoeveel maritieme maatschappijen zullen hierdoor worden gevat, als men daarop al zicht heeft? Hoeveel havens worden in België door maritieme maatschappijen aangedaan? Hebben zij overal aanspreekpunten? Als het gaat om compensaties lijkt het mij toch nuttig dat die maritieme maatschappijen zo vlot mogelijk aanspreekbaar zijn en dat men best in elk land waar men aanlegt een aanspreekpunt heeft. Hoe zit het met de sanctieregeling? Welke sanctionerende bevoegdheid zal de overheid tegenover maritieme maatschappijen hebben? Kan men de vergunning intrekken, schorsen, vernietigen?

Ik hoor graag wat meer uitleg, mijnheer de staatssecretaris.

06.09 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Logghe, ik kan u zeggen dat het hier in de eerste plaats gaat over een verordening die in werking treedt op de twintigste dag volgende op de publicatie van de tekst in het publicatieblad van de Europese Unie.

De publicatie is gepland op 9 december, ik moet daar dus geen tekening bij maken. Het gaat om een verordening, wat betekent dat het niet omgezet moet worden in het nationale recht. Het is automatisch toepasbaar, punt aan de lijn. Daarover kan er dus al geen misverstand zijn.

Ten tweede, het voorstel van verordening werd door de Europese Commissie op 4 december 2008 voorgesteld aan de Raad van Ministers van transport en het Europees Parlement. Hierop werden in België zowel de maritieme als de binnenvaartsector die passagiers vervoeren geraadpleegd. Ook de Gewesten werden gevraagd een advies te geven.

Het vervoer van passagiers over zee met schepen onder Belgische vlag is sinds de ontbinding van de Regie voor maritiem transport zeer beperkt. Slechts twee passagiersschepen zijn in de toeristische sector nog actief. De impact van de verordening is dus, wat België betreft, vrij beperkt.

Dat geldt evenwel niet voor het recreatief vervoer van passagiers over de binnenwateren. Volgens de betrokken sector mag men stellen dat de rederijen in de toeristische sector met een veertigtal schepen jaarlijks voor nagenoeg 1 miljoen toeristen per jaar een rondvaart verzorgt.

De sector biedt deeltijds en voltijds werk aan een vijfhonderdtal personen. Een belangrijk deel hiervan bestaat natuurlijk ook uit horecapersoneel, dat wordt ingezet voor de bediening aan boord van de schepen. De bepalingen in het voorstel van verordening legden voor het vervoer van passagiers over de binnenwateren eisen op die de economische leefbaarheid van deze diensten kon bedreigen. Vandaar dat tijdens de bespreking van het voorstel de Belgische delegatie met succes heeft geijverd voor het uitsluiten van passagiers die reizen op andere excursies en trips andere dan cruises uit het toepassingsgebied.

Dat is niet onbelangrijk.

Op uw derde vraag, de verordening is van toepassing 24 maanden na de publicatiedatum ervan. Dat betekent op 9 december 2012.

In uitvoering van artikel 25 zal ons land tegen dan een nationale handhavinginstantie moeten aanwijzen opdat de benadeelde passagier zich bij deze instantie zou kunnen beklagen over de eventuele nadelen die men meent te hebben ondervonden.

Ten vierde, in uitvoering van artikel 28 zal België tegen 9 december 2012 ook de sancties vastleggen die van toepassing zullen zijn op de inbreuken op de bepalingen van deze verordening.

06.10 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord was zeer uitgebreid. Mijn repliek kan dus kort zijn.

Tegen 9 december 2012 zal de nationale handhavinginstantie moeten worden aangeduid zijn en ook de sanctieregeling zal tegen die datum moeten worden opgesteld. Ik zal die datum in mijn agenda opnemen. Wij zullen elkaar hierover nog spreken.

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

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

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

07.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de Europese richtlijn inzake het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur moet worden omgezet tegen 19 december 2010. Daarbij is het toepassen van de juiste procedure van groot belang om de verbetering van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur te laten plaatsvinden. Goede systemen om dat op te volgen en te beheren zijn dan van essentieel belang.

De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 22 februari 2002 stelde reeds acht actiepunten op die het streven naar meer verkeersveiligheid mee moeten ondersteunen. Eén van die actiepunten is beter meten. Dat wil zeggen indicatoren en meetinstrumenten verbeteren en ontwikkelen om een snel en accuraat beeld van de verkeersveiligheid te kunnen creëren.

U zult zich wellicht herinneren toen wij het een aantal weken geleden hadden over de motorrijders dat het af en toe wel moeilijk is om de laatste statistieken te pakken te krijgen aangezien we toen nog spraken over statistieken van het jaar 2008, twee jaar geleden of zelfs meer dan twee jaar geleden.

Het themarapport van BIVV concludeert dat er op het vlak van analyses nog heel wat werk te doen is. Gegevens over politieactiviteit op snelwegen zou een probleem zijn. Ook aangiffes van letselongevallen zouden niet genoeg informatie bevatten om daar effectief mee aan de slag te kunnen. Het zijn natuurlijk die gegevens die nodig zijn om een diepteanalyse te kunnen uitvoeren.

Wordt er gezocht naar mogelijke verbeteringen voor het verzamelen en beheren van die data zodat ze nauwkeurig en recent zijn en er ook mee aan de slag kunnen?

Heeft u plannen om de aangifte van letselongevallen aan te passen om ze beter te kunnen gebruiken in die diepteanalyse?

Hoever zijn uw diensten gevorderd met de omzetting van de richtlijn en op welke termijn is dat haalbaar?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, Dank u, mevrouw de voorzitter. Dat zijn korte vragen die lange antwoorden vergen. Ik kan aan meneer Wollants het volgende meedelen. Sinds de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002, zijn de verbetering van de registratie en de kwaliteit van de verkeersongevallendata een permanent aandachtspunt.

Een federale werkgroep statistiek, voorgezeten door het BIVV, komt minstens vier keer per jaar samen om de ontwikkelingen op te volgen, alsook om uitvoering te geven aan de aanbevelingen op het vlak van dataverzameling die tijdens de Staten-Generaal van 2007 werden opgesteld. In deze werkgroep zijn alle actoren verenigd die op het federale en regionale vlak actief zijn in de verkeersveiligheid, de verkeersveiligheidsdata en de verkeersveiligheidsindicatoren.

Zo werd onder meer een behoefteanalyse inzake ongevalsregistratie gedaan. De werkgroep baseerde zich daarvoor onder meer op het project "exploitatie van de gegevens inzake verkeersveiligheid", uitgevoerd in 2004 door het BIVV en de Provinciale Hogeschool Limburg en het Limburgs Universitair Centrum. Dat project werd overigens gesubsidieerd door het Federaal Wetenschapsbeleid met als projectverantwoordelijke de directie van de nationale gegevensbank van de federale politie.

De verzameling van de ongevalstatistieken gebeurt tot op heden op basis van de verkeersongevalformulieren, de VOF's, u kent ze. Die worden ingevuld door de politie die bij het ongeval ter plaatse is geweest. Deze VOF's zijn in voege sinds 1991 en werden in het kader van dit project aan een uitgebreide evaluatie onderworpen, omdat aanpassingen aan de veranderende verkeerssituatie en verbeteringen met het oog op analyse noodzakelijk waren gebleken.

Zo voorziet het project Agora dat botsingsschema's in het nieuwe formulier worden opgenomen. Deze schema's zullen de politiemensen de mogelijkheid bieden de voertuigbewegingen te beschrijven en analisten in staat stellen een typologie van ongevallen uit te werken.

Dit botsingschema wordt door de agent gekozen uit een lijst van botsingschema's zoals die door de ervaring werd opgemaakt. Het BIVV heeft deze schema's in overleg met de werkgroep Statistiek ontwikkeld. Zij worden momenteel getest binnen verschillende politiezones.

De daarstraks genoemde behoefteanalyse resulteerde in een voorstel van nieuwe ongevallenregistratie die op semi-automatische wijze bij de politie tot stand zou kunnen komen. De implementatie hiervan werd uitgesteld nadat de politiediensten in het jaar 2006 zijn overgeschakeld naar een nieuw pv-registratiesysteem dat zij het PolOffice hebben genoemd. Intussen is er opnieuw een overgangsfase tot stand gekomen nadat de politiediensten zijn overgestapt naar een ander registratiesysteem dat gebaseerd is op het zogenaamde ISLP-systeem dat tot op heden door de lokale politie werd gebruikt. Volgens de planning van de politie zou pas in de tweede helft van 2011 kunnen worden gestart met de integratie van een nieuwe ongevallenregistratie, dit op een zo automatisch mogelijke wijze zodat de administratieve werklast voor de politie zo beperkt mogelijk is maar ook opdat er zo weinig mogelijk kwaliteitsverlies zou zijn bij het overnemen van de gegevens uit de processen-verbaal in een ongevallenformulier. De bedoeling moet zijn dat de beschikbare gegevens uit de processen-verbaal automatisch gegenereerd worden in de ongevalstatistieken. Ook de registratie van de vastgestelde overtredingen en de activiteiten van de politie met betrekking tot verkeershandhaving dienen in deze ontwikkeling een plaats te krijgen. Ook op dat vlak werden binnen deze werkgroep alle behoeften opgelijst.

De huidige ongevallenregistratie is gebaseerd op het verkeersongevallenformulier. De behoeften inzake

diepteonderzoek zijn van die aard dat deze niet helemaal in een dergelijk formulier geïntegreerd kunnen worden. Het kan echter ook niet de bedoeling zijn om dat te doen want diepteanalyse vergt specifieke dataregistratie die op een specifieke wijze geconnecteerd moet worden. Een van de mogelijkheden bestaat erin te beschikken over alle mogelijke gegevens over het geval, zoals die zich bevinden in het gerechtelijk dossier, met de gedane vaststellingen van de politie, de afgelegde verklaringen, de getuigen en niet het minst de bevindingen van de gerechtelijk expert die bij zware ongevallen ter plaatse komt.

Een andere mogelijkheid zou zijn dat, vooral wat de infrastructurele factoren betreft, men na het ongeval ter plaatse gaat kijken en, wat de voertuigtechnische aspecten betreft, dat het voertuig dat was betrokken bij het ongeval wordt geïnspecteerd.

Nog een stap verder daarbij zou kunnen zijn dat men gespecialiseerde teams stuurt naar de plaats van het ongeval, maar dit is uiteraard heel kostenintensief en daarom niet altijd kostenefficiënt.

Mijnheer Wollants, in een aanzet tot een meer diepgaande ongevallenanalyse heeft het BIVV in 2010 een pilootstudie afgerond, waarbij de focus werd gelegd op vrachtwagenongevallen in Oost- en West-Vlaanderen. Bij deze pilootstudie werden de gerechtelijke dossiers bij de parketten geanalyseerd. In totaal werden tijdens deze pilootstudie iets meer dan 125 gerechtelijke dossiers ontleed.

Op dit ogenblik voert het BIVV, in samenwerking met de federale politie, een ongevallenanalyse uit van de dodelijke ongevallen op de autosnelwegen in 2008. De resultaten hiervan worden in het voorjaar van 2011 verwacht.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wenst verder te gaan op deze weg door bijvoorbeeld ook de ongevallen met motorrijders meer in de diepte te analyseren. Wij moeten de besluiten van deze pilootstudies afwachten om aanbevelingen te kunnen formuleren met betrekking tot de verdere manier van werken inzake ongevallenanalyse.

De omzetting van de Europese richtlijn betreffende de veiligheidsaudits op autosnelwegen behoort tot de bevoegdheid van de Gewesten die op dit ogenblik de wettelijke instrumenten zoals decreten en ordonnanties aan het voorbereiden zijn.

Er werd een werkgroep opgericht die ervoor moet zorgen dat de gewestelijke regelgeving op een gecoördineerde en geharmoniseerde wijze totstandkomt en dat dit gebeurt binnen de gestelde termijn, namelijk voor 19 december 2010.

07.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik stel vast dat er op het vlak van die registratie eigenlijk heel wat goede ideeën bestaan om daarmee aan de slag te gaan, maar dat telkens opnieuw een ander project die registraties doorkruiste. Ik vraag mij dus af of dit niet veel meer in zijn geheel moet worden benaderd met registratie van dat soort ongeval als deel van het volledige systeem.

Als men op dit moment bezig is om dat toch mee te nemen in de tweede helft van 2011, welke garantie hebben wij dan dat er tegen dan niet weer een nieuw project opduikt dat opnieuw roet in het eten zal strooien? Op die manier blijven wij de zaken vooruitschuiven, zonder dat wij een verbetering op het terrein in praktijk kunnen brengen. Dat is toch wel een zwaar probleem, als wij effectief ervoor willen zorgen dat onze cijfers accuraat zijn en ervoor willen zorgen dat wij daarmee aan de slag kunnen.

Het project van het BIVV is een goed project om een aantal zaken verder te gaan uitdiepen. Het is echter de registratie aan de bron, onder andere bij de politie, die hier duidelijk een knelpunt vormt. Wij zullen zeker aan een integrale benadering moeten werken, want anders zie ik dat niet goed komen. Elke keer als er een bijsturing gebeurt, gaat dat project terug de kast in en moet het aangepast worden aan het nieuwe.

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Wollants, u reageert een beetje te streng. Wij moeten er rekening mee houden dat wij voor onze basisinformatie afhankelijk zijn van de politie en eventueel van het parket. Daar kunnen wij niet naast kijken. Verder kunnen wij de specifieke competenties van de Gewesten daarbij niet negeren.

Dat is een probleem dat wij steeds hebben op het vlak van verkeersveiligheid, namelijk de gesplitste bevoegdheden die nu eenmaal eigen zijn aan de manier waarop dit soort zaken in ons land geregeld zijn. Politie valt onder Binnenlandse Zaken, parket valt onder Justitie en daarnaast is er nog de verdeling tussen

de federale bevoegdheid en de gewestelijke. Dat geeft inderdaad moeilijkheden om alles bij mekaar te brengen.

Ik heb echter voldoende aangegeven dat er voldoende bewustzijn is in die vier entiteiten, als ik alle Gewesten als één enkele entiteit mag aanzien, namelijk op federaal vlak Mobiliteit, Binnenlandse Zaken en Justitie en dan de drie Gewesten. Zij weten dat zij langs deze weg moeten passeren willen zij werkelijk inzicht krijgen in de oorzaken van de ongevallen en van de weginfrastructuur als basis van dat soort problemen.

07.05 Bert Wollants (N-VA): Het is inderdaad een belangrijke optie om die bevoegdheidspakketten aangaande deze materie homogener te maken. Wij hebben daar een achterstand. Op die manier kunnen wij ervoor zorgen dat onze statistieken in de praktijk beter en bruikbaar worden. Dat is ongetwijfeld zo.

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

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

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

08.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, uit een studie die u liet uitvoeren met betrekking tot de groundhandling in Zaventem blijkt dat er geen economische reden is om het aantal afhandelaars op Brussels Airport tot twee te beperken. We streven daarbij naar een betere prijs-kwaliteitsverhouding voor de gebruikers. Ook op de veiligheid blijkt dat geen impact te hebben.

In een artikel in *De Tijd* van enige tijd geleden stond dat de gevestigde afhandelaars op Brussels Airport pas in 2025 concurrentie kunnen krijgen van een derde speler. Het KB dat daarvoor werd ontworpen, koppelt eigenlijk heel strikte voorwaarden aan de komst van een derde afhandelaar. Die voorwaarden zouden stipuleren dat de luchthaven twee jaar na elkaar een gemiddelde van 24 miljoen passagiers en 650 000 ton vracht moet halen voor er een derde licentie mag worden uitgereikt. Nu zouden we op ongeveer 17,2 tot 17,4 miljoen passagiers zitten en op ongeveer 480 000 ton vracht. Dus ver onder die drempels zodanig dat een hoog groeitempo nodig is om tot aan die derde afhandelaar te geraken.

Klopt dat, is dat KB inderdaad rond waarin dat werd gestipuleerd?

Vanuit welke motivatie is dat geschreven, ook in het licht van de studie die al werd uitgevoerd? Wat is daarvan het effect op de concurrentiepositie van Zaventem tegenover bijvoorbeeld Luik en Charleroi?

Is dat allemaal in overeenstemming met de Europese richtlijn dienaangaande?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Wat betreft het ontwerp van koninklijk besluit, het bepaalt de voorwaarden waaronder aan de verleners van grondafhandelingsdiensten toegang wordt verleend tot de markt van de grondafhandelingsdiensten van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Er zijn daarbij drie grote blokken. Eerste blok zijn de grondafhandelingsdiensten ten behoeve van derden. Tweede blok, het vrij verrichten van zelfafhandelingsdiensten, dus de grote maatschappijen die dat zelf willen doen. Ten derde, de dienstverlening via gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen.

Voornoemd besluit legt eveneens de maatregelen voor het organiseren van een selectieprocedure voor de verleners van grondafhandelingsdiensten vast. Het besluit verhoogt, wat uiteindelijk ook de bedoeling is, de kwaliteit van de dienstverlening. Het bouwt ook de nodige preventiemaatregelen in om het aantal aan defect materiaal te wijten ongevallen aanzienlijk te beperken.

Behalve de verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening – ik onderstreep dat ze voor ons van kapitaal belang was – en het inbouwen van preventiemaatregelen bepaalt het ontwerp van koninklijk besluit een verdere openstelling van de markt voor een derde afhandelaar ten behoeve van derden, en wel een openstelling die niet aan een welbepaald jaartal maar wel aan het overschrijden van bepaalde drempels is gekoppeld.

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

Mijnheer Wollants, u vroeg waarom wij ter zake over een bepaalde drempel hebben gesproken. De reden is doodeenvoudig dat wij geen kostprijsverhogende elementen wilden opleggen. Wij hebben klaar en duidelijk gesteld dat wij tot een niveau moesten komen dat zou toelaten dat een derde afhandelaar, wanneer hij in het spel komt, een reële concurrent kan zijn. Het moet ook toelaten dat de volumes die op dat ogenblik over drie in plaats van over twee operatoren te verdelen zijn, voldoende groot zijn, zodat er voor de klanten uiteindelijk een lager prijskaartje aan vasthangt. Het voorgaande is de overweging die wij hebben gemaakt.

Het koninklijk besluit bevat ook een aantal elementen waarvoor zowel de gebruikers van de luchthaven als de luchthaven zelf vragende partij waren. Ten opzichte van het koninklijk besluit van november 1998 omvatten voornoemde elementen een aanzienlijke verbetering, zonder dat er een sociaal bloedbad zou ontstaan.

Daarmee antwoord ik op de vraag wat er gebeurt met het personeel dat nu bij de gekende maatschappijen werkt, wanneer er een andere operator komt.

Mocht er een andere afhandelaar opduiken, dan is de zaak voor ons niet dat hij tabula rasa met iedere werknemer moet maken en het personeel dus maar moet overnemen.

Ik kan u wel zeggen dat dit koninklijk besluit conform de basisprincipes van de richtlijn is en in de nodige maatregelen voorziet om de kwaliteit te verhogen en om te komen tot een regulering van de grondafhandelingsmarkt die aansluit bij de realiteit op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Wat door sommige klanten in de sector gevraagd wordt, is dus mogelijk, maar het moet gebeuren via zelfafhandeling. Als er een derde komt, moet er een minimumdrempel zijn overschreden, want anders kan men geen economisch rendabele activiteit opzetten en riskeren de klanten van de luchthaven er uiteindelijk het slachtoffer van te worden.

08.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed begrijp, wil dat zeggen dat de studie die werd uitgevoerd tot andere conclusies kwam dan u? Of is de studie misschien verkeerd geciteerd in de pers? Dat kan natuurlijk ook.

08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Kijk, de studie van de Universiteit Antwerpen gaf duidelijk aan dat het voor Zaventem best mogelijk is tot drie goederenafhandelaars te komen. Er zit zelfs een subtiliteit in die zegt: er kunnen twee grondafhandelaars zijn wat pax-verkeer – de reizigers – betreft, en twee wat het goederenverkeer betreft. Het kunnen dezelfde maatschappijen zijn die het op beide plaatsen doen, zoals ook nu het geval is, naargelang van de luchtvaartmaatschappijen. Er wordt wel gezegd dat Zaventem zowat op de grens zit: vandaag zijn er twee maar morgen kunnen er drie zijn.

Wat ik wel zeg, is dat wij het vastleggen van het niveau vanaf het welke er drie moeten zijn – normaal gezien heeft de luchthaven daar een zekere zeggenschap in – in stille onderhandelingen met de sector hebben overwogen. Wat is haalbaar, wat is niet haalbaar? Wat is rendabel, wat is niet rendabel? U begrijpt dat er een verschil is tussen een gemiddelde behalen van 7 tot 8 miljoen reizigers en een gemiddelde behalen van 9 tot 10 miljoen reizigers. De marginale kosten en de marginale opbrengsten zijn elementen die uiteindelijk bepalend zijn voor het rendement van een onderneming. Daar hebben wij dus wel oren naar gehad.

In principe kan er – zoals de Universiteit Antwerpen heeft gesteld – een derde grondafhandelaar komen op Zaventem. Daar zijn wij klaar voor, doordat wij het pax-vervoer – dus het passagiersvervoer – en het goederenvervoer uit elkaar hebben getrokken.

Wij hebben klaar en duidelijk gezegd dat, zelfs binnen elke sector afzonderlijk, vanaf welbepaalde volumes een derde opgeroepen kan worden, als er natuurlijk voldoende kandidaten zijn. Zoals u weet, is het aantal potentiële kandidaten binnen Europa alles bij mekaar vrij gering.

08.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

09.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais faire le point sur le suivi du dossier des nuisances sonores que vous avez évoqué lors d'une question précédente au sujet de l'accord du gouvernement et de sa concrétisation sur le terrain. Il apparaît que les choses ne sont pas toujours évidentes sur le plan technique. La question date quelque peu. Pendant le week-end, le 8 octobre dernier, la piste 02 de l'aéroport a été choisie sans raison apparente pour l'atterrissage de certains avions. C'est un pas en arrière par rapport aux mesures d'application depuis le 1^{er} juillet dernier. Cet exemple tend à montrer que Belgocontrol applique les critères comme bon lui semble.

Êtes-vous d'accord avec cette décision? Pourriez-vous nous expliquer de quelle manière Belgocontrol combine la décision, l'accord et le processus informatique de prévision météo. Je reste persuadée que la mise ne place d'un plan ne peut être convaincante sans la volonté politique et un contrôle de son application par Belgocontrol.

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame De Bue, votre question concerne le survol du Brabant wallon. Je peux vous dire que l'accord du Conseil des ministres du 26 février 2009 est d'application quant à la modification du processus de choix des pistes à utiliser. En ce qui concerne les procédures de vol, mes services examinent les dispositions d'application compte tenu des obligations imposées par les organisations internationales et par la sécurité du trafic aérien. À la fin de chaque mois, la direction "Inspection" de la Direction générale des Transports aériens analyse l'ensemble des vols opérés à l'aéroport de Bruxelles-National et vérifie si les décisions de Belgocontrol respectent les dispositions légales en matière de choix des pistes.

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

Néanmoins, l'utilisation de cette piste 02 était justifiée, du fait de la direction du vent et de sa vitesse dépassant les valeurs maximales autorisées.

La procédure utilisée par Belgocontrol quant au choix des pistes se définit en trois étapes:

- Le PRS publié dans l'*Aeronautical Information Publication*, qui prévoit les pistes qui doivent, en principe, être utilisées à un moment donné.
- L'*Aerodrome Capacity Meteorological Forecast (ACMET)* est consulté, afin de vérifier si les conditions météorologiques permettent le respect du PRS. Dans la négative, la *Runway Selection Procedure* est suivie, ce qui oblige le superviseur de la tour de contrôle à prendre une décision quant aux pistes à utiliser sur la base des rapports de l'infrastructure aéroportuaire, de la disponibilité des aides à la navigation visuelle et des aides électroniques à la navigation, de la disponibilité des équipements des services de trafic aérien et de toute autre information météorologique disponible, par exemple, les rapports des pilotes.
- Durant la troisième étape, environ 20 minutes avant un changement de piste, le superviseur de la tour coordonne les opérations avec le superviseur de l'approche, afin que les flux d'avions coïncident avec la configuration des pistes de l'aéroport.

09.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Vous dites qu'à la fin de chaque mois, une analyse et une vérification des décisions a lieu. Quid s'il s'avère que les décisions n'ont pas été correctes et ne respectent pas l'accord? Quelle est la possibilité d'agir sur Belgocontrol en l'absence de respect des consignes?

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: L'inspection générale tape alors sur les doigts de Belgocontrol. Les mesures prises sont contestées.

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

09.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Non, mais les gens de Belgocontrol savent très bien que s'ils ont pris certaines décisions à tort, cela donnera lieu à des réactions politiques.

09.07 Valérie De Bue (MR): Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le refus d'un pilote d'obtempérer à un ordre" (n° 884)

10 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de weigering van een piloot om een bevel op te volgen" (nr. 884)

10.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, nous avons déjà parlé de l'audit de Belgocontrol et des grèves. Il semblerait que ni la DGTA ni Belgocontrol n'aient un seul moyen de coercition à opposer à un pilote qui refuse d'obtempérer. Quelle est la procédure prévue dans ce cas? Et quel est le rôle des deux instances susnommées.

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

Il ressort de la nature même des services de contrôle de la circulation aérienne que ceux-ci émettent, pour les vols contrôlés, des instructions que doivent suivre les pilotes. Cette matière fait partie des règles aériennes telles que prévues par l'arrêté royal du 15 septembre 1994, qui implique notamment qu'un vol contrôlé ne peut se dérouler qu'après dépôt d'un plan de vol et l'obtention d'une autorisation préalable du contrôle de la circulation aérienne – cela en vertu des articles 35 et 54.

L'arrêté royal susmentionné énonce en outre que le pilote commandant de bord est responsable en dernier ressort du commandement de son aéronef. Cela figure *expressis verbis* dans l'article 4. Cela signifie que, s'il est tenu au respect des règles aériennes fixées dans l'arrêté, il peut cependant y déroger, mais uniquement pour des motifs impérieux dont il doit systématiquement répondre – ainsi que le prévoit l'article 3.

S'il outrepassé cette obligation, des sanctions pénales peuvent lui être infligées sur la base de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, spécialement et selon les circonstances les articles 14, 21, 24, 30, 30bis, 31 et 32.

Le Chapitre III de la même loi ouvre également la possibilité, tout au moins pour certaines infractions, et selon les conditions fixées par la loi, d'infliger des amendes administratives.

10.03 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.

Je vous ai posé cette question car j'ai eu écho de quelques petits problèmes sur le terrain. J'espère donc que la loi est suffisamment claire et qu'elle peut être appliquée de manière efficace.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ons land wordt door de Europese Commissie voor het Europees Hof van Justitie gedaagd voor de registratieprocedure die wij voor buitenlandse voertuigen vragen. Onze procedure is streng en uiterst omslachtig. Onder andere het gevraagde conformiteitsattest en het overdoen van recente technische testen liggen hierbij onder vuur. Ook in de praktijk blijkt dat dit een pijnpunt is. Onlangs kreeg ik zelf een klacht van iemand die een auto die hij in Duitsland had

gekocht wilde inschrijven en voor een hoop problemen werd gesteld. Hij miste het gelijkvormigheidsattest van de auto en de autoproducent kon het hem niet leveren. De DIV liet hem weten dat hij een procedure moest opstarten voor het gelijkvormigheidsattest. De man raakte er zelf niet meer wijs uit. Ik moet zeggen, ik zelf ook niet. Ik heb dus de vraag gericht aan de DIV.

Mijn vraag dateert van 20 oktober en intussen heb ik het antwoord nog altijd niet gekregen. Ik heb dus naar eigen vermogen proberen uit te vissen hoe het nu eigenlijk in elkaar zit. Als ik ernaast zit mag u mij gerust corrigeren, het is mij absoluut niet duidelijk. Om een gelijkvormigheidsattest te bekomen moet men naar de douane voor een vignet 705. Dit formulier verklaart dat een in te schrijven motorvoertuig in orde is met de douaneregels. Vervolgens moet men naar de verzekeraar voor de nodige takszegels. Als men het formulier heeft met de nodige takszegels mag men naar de keuring voor de homologatie. Als dat in orde is kan men een aanvraag doen voor een gelijkvormigheidsattest.

Hoewel dat maar een paar weken zou mogen duren blijkt dat in de praktijk soms maandenlang te duren. Toen de man uit mijn voorbeeld het attest uiteindelijk had, was zijn auto natuurlijk nog niet ingeschreven. Zijn voertuig, dat net werd gecontroleerd tijdens de gelijkvormigheidsprocedure inzake technische onregelmatigheden en dies meer, mag dan naar de tweedehandskeuring. Het voertuig heeft de weg dan nog niet gezien maar men moet wel nagaan of het intussen nog altijd toegelaten is op de weg. Die keuring is natuurlijk opnieuw betalend voor de man in kwestie.

Als ik het allemaal netjes heb opgelijst – ik geef toe, misschien ben ik een aantal stappen vergeten – meen ik dat er toch een technische en administratieve procedure voor dit soort dingen is geïnstalleerd die het allemaal wel heel erg ingewikkeld en ook vrij duur maakt voor mensen die eraan willen beginnen.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u. Bent u van plan om de procedure voor het gelijkvormigheidsattest te vereenvoudigen? Zijn er plannen om daar qua tarieven aanpassingen te doen, afhankelijk van de manier waarop het voertuig opnieuw moet worden gekeurd? Er zijn ook veel klachten over de duur van de procedures. Ze duren vaak langer dan voorgeschreven in de richtlijn. Wordt er controle of een audit uitgevoerd inzake de duur van de procedures? Hoe gaat dat in de praktijk in zijn werk?

11.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, het gelijkvormigheidsattest is een verklaring van de fabrikant die stelt dat een welbepaald voertuig gelijkvormig is met een voertuigtype dat werd gehomologeerd door een goedkeuringsinstantie. Het gelijkvormigheidsattest wordt dus afgeleverd door de fabrikant van het voertuig en valt dan ook volledig onder zijn verantwoordelijkheid. Dat betekent, wanneer men een gelijkvormigheidsattest wil bekomen, dat men zich moet wenden tot de fabrikant of diens vertegenwoordiger.

Het valt regelmatig voor dat fabrikanten hun verantwoordelijkheid in dezen niet willen opnemen en de consument aan zijn lot overlaten. Een andere mogelijkheid is wanneer de fabrikant niet meer bij machte is om een gelijkvormigheidsattest of een duplicaat uit te reiken, bijvoorbeeld in geval van faling of in geval van vrijwillige stopzetting van de activiteiten.

In voornoemde gevallen kan men zich wel wenden tot de dienst van de homologaties. Zij reiken weliswaar geen gelijkvormigheidsattest uit, want dat is de exclusieve bevoegdheid van de fabrikant, maar een als gelijkvormigheidsattest geldend bewijs. De dienst homologaties neemt dan de verantwoordelijkheid op en verklaart dat een voertuig gelijkvormig is met een bestaand gehomologeerd voertuigtype.

Indien blijkt dat het voertuig niet gelijkvormig is met een bestaand gehomologeerd voertuigtype, dan is een individuele goedkeuring noodzakelijk.

Mijnheer Wollants, ik kom tot uw concrete vragen.

Ten eerste, tot nu toe is het gelijkvormigheidsattest een verplicht boorddocument volgens het artikel 10 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreffende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Indien men zich voor het bekomen van een gelijkvormigheidsattest wendt tot de dienst homologaties, dan dient men een gelijkvormigheidsprocedure te doorlopen. De technische keuring gaat daarbij het voertuig identificeren door bepaalde punten van het voertuig te controleren. Tijdens die controle kunnen ook eventuele gebreken aan het voertuig worden vastgesteld. Die procedure, in hoofde van het belang van de

consument, dient om na te gaan of het voertuig nog gelijkvormig is met het gehomologeerd voertuigtype en of het voldoet aan de technische eisen ter zake.

Ten tweede, de kosten voor een gelijkvormigheidsprocedure zijn tweeledig. Enerzijds moeten de prestaties van de technische keuring worden vergoed. Anderzijds is er een retributie verschuldigd voor de prestaties van de Dienst Homologaties.

Ten derde, het is inderdaad zo dat de dienst Homologaties in het verleden een aanzienlijke achterstand kende in de verwerking van de dossiers. Door een aangepast personeelsbeleid en een doorgedreven informatisering werd die achterstand echter verholpen. Er zijn geen expliciete wettelijke behandelingstermijnen vastgelegd in de nationale reglementering, noch in de Europese reglementering.

Niettegenstaande het ontbreken van bindende behandelingstermijnen heeft de dienst Homologaties zich met het charter voor een klantvriendelijke overheid geëngageerd om de dossiers binnen een redelijke termijn te behandelen.

U hebt uw beklag gedaan over het feit dat een van uw vragen te lang heeft aangesleept. Bezorgt u ze mij en ik zal aan de hand daarvan bij hen de toets doen of ze het engagement dat ze hier hebben vermeld ook daadwerkelijk kunnen naleven.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad wel nodig dat de procedures zo strikt en kort mogelijk kunnen worden gehouden.

Eigenlijk heeft de man uit mijn voorbeeld behoorlijk wat geluk gehad.

Ik weet niet of u weet hoe de gewestelijke regelgeving werkt, gebaseerd op een aantal afvalstoffenrichtlijnen, met name met betrekking tot de afgedankte voertuigen. Als die man voor dat voertuig een controle had gehad en men had hem de documenten van dat voertuig gevraagd en die man zou moeten zeggen dat het gelijkvormigheidsattest ontbrak, dan heeft hij volgens de regelgeving twee maanden om dat voor te leggen. Doet hij dat niet, dan wordt hij verplicht om zijn voertuig te laten vernietigen.

Wij moeten dus uitkijken dat een en ander niet tot absurde situaties leidt. Wij moeten ervoor zorgen dat dit allemaal zo eenvoudig mogelijk blijft.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

12.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in het kader van betere controles op het vervoer over de weg werd op 14 november 2006 het actieplan betreffende de samenwerking tussen de verschillende controlediensten met het oog op de coördinatie van de controles van het personen- en goederenvervoer op de weg afgekondigd.

Dit was nodig gelet op de evolutie van het goederenvervoer. Het aandeel van het wegvervoer in het totaal vervoer, en dan bedoel ik voornamelijk de vrachtwagens, is vrij aanzienlijk, zeker in vergelijking met een aantal andere Europese landen.

Wij zijn een beetje het kruispunt van Europa wat dat betreft. Op Belgisch grondgebied gaat het om meer dan 8 000 miljoen voertuigkilometers. Dat is behoorlijk wat. Tellingen in 2009 tonen aan dat er een vermindering is, maar eenmaal de crisis wat meer achter de rug is, zal dat volgens mij opnieuw stijgen.

Een andere vaststelling is dat heel wat voertuigen op onze wegen buitenlandse voertuigen zijn. In 2008 was reeds een kleine 40 % van het wegvervoer van buitenlandse oorsprong. Dat heeft een aantal gevolgen,

zoals bijvoorbeeld het gedrag van een aantal chauffeurs uit Oost-Europa, dat zich op onze wegen vertoont. U hebt zich in het verleden zelf nog boos gemaakt op het gedrag van een daarvan.

Ook de transportsector in het algemeen vraagt strengere controles op dat vrachtvervoer, zowel op het vlak van de verkeersveiligheid als op de voorwaarden waaraan zij zich moeten houden. De niet-naleving van die voorwaarden kan immers aanleiding geven tot oneerlijke concurrentie.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende vragen. Op welke manier worden daarop controles georganiseerd? Om hoeveel controles gaat het? Is er een evolutie merkbaar in het buitenlands vrachtverkeer in ons land? Bent u van plan om strenger te controleren op dat vlak? De transportsector geeft ons immers mee dat een aantal van die controles selectiever gebeurt, bijvoorbeeld wegens taalbarrières.

12.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Bij de FOD Mobiliteit en Vervoer binnen het directoraat-generaal Vervoer te Land bestaat een afdeling die gespecialiseerd is in de controle en het toezicht op het zwaar vervoer over de weg, zowel wat betreft het goederen- als het personenvervoer.

De afdeling streeft drie doelen na: ten eerste, de bevordering van de verkeersveiligheid, ten tweede, de vrijwaring van de eerlijke concurrentievoorwaarden voor alle transportbedrijven, en, ten derde, het waarborgen van correcte werkomstandigheden voor de chauffeurs.

Om de doelstellingen te verwezenlijken, voert de dienst controles op de weg en in de transportbedrijven zelf uit. De afdeling beschikt daarvoor over 36 wegcontroleurs en 19 bedrijfscontroleurs.

Op de weg gaat de aandacht vooral uit naar de controle op de rij- en rusttijden en het correct gebruik van de tachograaf, waarmee de drie doelstellingen hard worden gemaakt. Voorts is er ook aandacht voor de controle van de lading. Er wordt nagegaan of de afmetingen en de gewichten kloppen en of de bevestiging in orde is. Ook wordt de technische toestand van de voertuigen nagegaan door middel van mobiele keuringsstations. Tot slot worden de vereiste transportdocumenten gecontroleerd, wat belangrijk is bij de vrijwaring van de concurrentievoorwaarden.

In de bedrijven daarentegen gaat de aandacht vooral uit naar de controle van de rij- en rusttijden van al de chauffeurs over een langere periode. Er wordt ook geverifieerd of het bedrijf voldoet aan de voorwaarden voor de toegang tot het beroep en tot de markt.

Ter illustratie van de activiteiten van het korps kan ik u voor het jaar 2009 enkele cijfers geven. Er werden toen 62 162 voertuigen op de weg gecontroleerd, waarvan een tiental percent autocars. Het aantal gecontroleerde bedrijven bedroeg 3 057, waarvan ook een tiental percent autocarbedrijven.

Wat de wegcontroles betreft is de verhouding gecontroleerde Belgen – gecontroleerde buitenlanders 40 – 60. Met andere woorden, 60 % van de controles gebeurde op buitenlandse vrachtoertuigen of bussen.

In tegenstelling tot wat sommigen denken, worden de buitenlandse bestuurders dus zeker en vast niet ongemoeid gelaten.

De ervaring leert dat, om een volledige controle te kunnen realiseren, de specialisaties van diverse korpsen die voor het toezicht op het zwaar vervoer bevoegd zijn, moeten worden samengebracht. Daarom werd op 20 november 2001 een eerste actieplan tot samenwerking van diverse korpsen ondertekend. Het plan werd in het Belgisch Staatsblad van 19 februari 2002 gepubliceerd. De initiële partners waren de FOD Mobiliteit en Vervoer, de federale en de lokale politie, de douane, de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, met name de inspectie van de sociale wetten, de FOD Sociale Zaken en het RIZIV.

Het actieplan, dat op 14 november 2006 werd opgesteld, vult het originele plan aan met een nieuwe parameter.

In het kader van voornoemd plan wordt in elke provincie per maand minstens een gemeenschappelijke controle op de weg georganiseerd. Brabant telt ter zake voor een provincie. Een en ander geeft een minimum van 108 gemeenschappelijke controles per jaar.

Bovendien wordt ook voor de bedrijfscontroles tussen bijvoorbeeld de FOD Mobiliteit en Vervoer en de inspectie van de sociale wetten samengewerkt, teneinde frauduleuze constructies in bedrijven tegen te

werken, inzonderheid met betrekking tot het gebruik van goedkope, buitenlandse chauffeurs.

Een andere vorm van grondige samenwerking zijn de grensoverschrijdende Benefralux-acties die de douane organiseert. Het controlekorps van de FOD Mobiliteit en Vervoer is medestichter en actieve partner van de internationale organisatie van de controlekorpsen, de genaamde Eurocontrol Route, die in 1999 werd opgericht. Op dit ogenblik zijn vijf vaste leden en vijf observatoren bij de organisatie aangesloten.

In dat kader worden volgende doelstellingen nageleefd: ten eerste, de organisatie van gemeenschappelijke controles, ten tweede, de organisatie van thematische controlewerken in alle partnerlanden, ten derde, de uitwisseling van controlegegevens, ten vierde, standaardisering van de controles, de methodes, de middelen en de opleidingen die daarbij gevolgd worden, ten vijfde, gemeenschappelijke opleidingen via stages en seminars en ten zesde, doelgerichte verzameling van praktische informatie, bijvoorbeeld over de fraudetechnieken met de tachografen.

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

Al die activiteiten worden bestendig en er wordt werk gemaakt van een scherpe kennis van de risico's, waardoor de controles nog doelgericht kunnen en zullen gebeuren. De internationale uitwisseling van de vastgestelde overtredingen, die conform de nieuwe verordeningen van het wegvervoerparket tot stand zullen moeten komen, is daarbij ongetwijfeld een belangrijke troef.

12.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het zeer uitgebreide antwoord.

Ik denk dat de controles, zoals u die nu toelicht, zeker zijn afgestemd op de wijzigende situatie die wij op het terrein vaststellen, en dat ook de nodige initiatieven er zijn om die steeds te verbeteren en altijd afgestemd te houden op de situatie op het terrein. Zoals u zelf ook aangeeft, is het heel belangrijk om af en toe de perceptie te kunnen doorbreken en aan te tonen met de cijfers, zoals die hier voorliggen, dat er effectief werk van gemaakt wordt en dat iedereen die op weg is met een vrachtwagen, zeker gelijk wordt behandeld.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

13.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, uit het themarapport autosnelwegen van het BIVV blijkt dat het grootste deel van verkeersslachtoffers op snelwegen auto-inzittenden zijn. Zij vertegenwoordigen maar liefst 80 % van het aantal slachtoffers. Dat immens overwicht van auto-inzittenden is eigenlijk al heel lang een feit, al sinds 1991, en daar komt weinig verandering in.

Algemeen genomen denk ik dat dit voor een groot stuk ook te wijten is aan de gordeldracht. Wij merken dat het dragen van de gordel toch een stevige impact heeft op de ongevallen en de letsels die daarbij worden opgelopen. De relatie tussen ongevalbetrokkenheid en gordeldracht werd in het verleden ook reeds aangeduid. Bestuurders die geen gordel dragen, zijn vaker betrokken bij ongevallen, misschien omdat zij ook andere verkeersregels minder goed naleven. Daar kan ik moeilijk een uitspraak over doen. Het komt er in ieder geval op neer dat als men zich aan de veiligheidsgordel houdt, daaruit een goede attitude af te leiden valt.

Zijn er cijfers over het aantal uitgevoerde controles op het dragen van de gordel? Hoeveel overtredingen zijn daarbij vastgesteld?

Wat is de evolutie van die gegevens? Is er verbetering merkbaar? Afhankelijk van de resultaten daarvan, staan er projecten op de agenda om daarin verder te gaan en de sensibilisatiecampagnes daar verder op te richten?

De **voorzitter**: Mag ik u erop wijzen, mijnheer Wollants, dat vragen naar statistische gegevens eigenlijk schriftelijke vragen zijn? U hebt uw vraag nu gesteld, maar dat geldt voor de toekomst.

13.02 Bert Wollants (N-VA): Ik ben mij daarvan bewust, mevrouw de voorzitter, maar de huidige antwoordprocedure van schriftelijke vragen maakt het moeilijk. Dat werd hier al een paar keren door alle partijen aangehaald.

De **voorzitter**: Wij gaan toch proberen het Reglement na te leven.

13.03 Bert Wollants (N-VA): Wij gaan dat proberen.

13.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, ik kan op de vraag van de heer Wollants zeggen dat het controleren van het dragen van de veiligheidsgordel deel uitmaakt van het dagelijkse werk van de politiemensen. Dat verklaart ook waarom de precieze cijfers met betrekking tot het aantal uitgevoerde controles rond de gordeldracht eigenlijk niet beschikbaar zijn.

Tijdens de campagnes die door het BIVV worden georganiseerd rond dit thema en tijdens nationale acties wordt er wel meer gericht gecontroleerd op het dragen van de gordel. Ik zal u de cijfers geven van de door de lokale en federale politie vastgestelde overtredingen op de gordeldraagplicht in de periode 2006-2009. In 2005 hadden wij nog geen cijfers, en voor 2010 is het spijtig genoeg nog een beetje te vroeg. In 2006 – de statistiek begint pas in de maand april – waren er 98 817 overtredingen. In 2007 waren er 115 895 overtredingen. In 2008 waren er 113 536 overtredingen. In 2009 waren er 115 862 overtredingen. Deze gegevens komen uit nationale gegevensbank waarin de pv's van de onmiddellijke inningen worden opgenomen van zowel de federale als de plaatselijke politiediensten.

U kunt constateren, mijnheer Wollants, dat de geregistreerde overtredingen over de jaren heen relatief stabiel zijn. Ondertussen zijn er jaarlijks grosso modo 115 000 overtredingen. De streefcijfers voor de politie zijn dat op middellange termijn een bestuurder op vijf – in totaal 1 200 000 bestuurders – en op lange termijn een bestuurder op drie – meer dan 2 000 000 bestuurders – jaarlijks zouden worden gecontroleerd op het dragen van de veiligheidsgordel.

Sensibilisering van auto-inzittenden betreffende het dragen van de gordel en het gebruik van aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen staat ook in het jaar 2011 hoog op de agenda van het BIVV. Ik geef enkele voorbeelden. In 2010 startte het BIVV met een nieuwe strategie voor de aanpak van weekendongevallen die vooral op jonge bestuurders is gericht. In deze strategie zal er vooral aandacht worden besteed aan de gordeldracht achteraan in de wagen.

In augustus 2011 plant het BIVV een campagne die de nadruk zal leggen op het belang van de gordeldracht achter in de wagen en binnen de bebouwde kom, alsook op het correcte gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen. Dat zijn specifieke situaties waarin de regels momenteel merkwaardig genoeg het minst goed worden nageleefd. Via televisie-uitzendingen zoals Kijk Uit op VRT, Veilig Thuis op VTM, Contacts bij RTBF en ça Roule op RTL-TVI wil het BIVV op regelmatige basis, meerdere keren per jaar, aandacht besteden aan de gordel en aan kinderbeveiligingsmiddelen.

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

Het BIVV meet ook jaarlijks de mate waarin de gordel wordt gedragen. Tijdens de laatste meting werd een gunstige evolutie vastgesteld, meer bepaald een toename met 3,3 %, of van 82,3 % in 2009 naar 85,6 % in 2010. Ook werd vastgesteld dat de gordeldracht op de autosnelwegen het hoogst is, namelijk 90,1 %.

13.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het is natuurlijk moeilijk te zeggen of het aantal controles is gestegen of gedaald. Daarom is het moeilijk om de relatie met het aantal overtredingen te leggen. Dat begrijp ik.

Het is goed om hieraan blijvend aandacht te besteden. De ongevallen die voor nog grotere letsels zorgen, zijn immers nog steeds onaanvaardbaar hoog.

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

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

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

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

14.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit onderwerp is in deze commissie al eens ter sprake gekomen.

Wij profileren ons graag als een heel innovatieve regio. Dat is volgens mij ook een van de absolute voorwaarden, willen wij in de toekomst nog economisch overleven.

Een van de innovaties waar men wereldwijd mee bezig is, is de elektrische wagen. Er zijn daartoe twee dingen nodig: de wagen zelf, en een punt om op te laden. Wat dat laden aangaat, heb ik gisteren toevallig op het nieuws gezien dat een Vlaamse firma 500 laadpalen in heel Vlaanderen of zelfs België, dat weet ik niet zeker, zou gaan plaatsen. In mijn eigen stad, in Lommel, is Flanders Drive begonnen met een project van het zogenaamd inductief laden, laden terwijl het voertuig rijdt. Verschillende projecten lopen dus.

Wat het elektrisch voertuig zelf betreft, word ik gecontacteerd door firma's die bezig zijn met het geven van een tweede leven aan bestaande voertuigen, dus aan voertuigen met een diesel- of een benzinemotor. Het voertuig blijft wat het is. Alleen de motor wordt, wanneer die versleten is, vervangen door een elektrische motor.

Nu blijken die firma's voortdurend problemen te ondervinden bij de DIV inzake de homologatie.

Wat het dubbel erg maakt voor de regio, en frustrerend voor de betrokkenen, is dat het in onze buurlanden allemaal veel makkelijker gaat. In Nederland, vlak over de grens waar ik woon, is de RDW, de Nederlandse tegenhanger van de DIV, intussen al elektrische voertuigen aan het homologeren. De Ford Focus bijvoorbeeld is daar al omgebouwd naar 100 % elektrisch. Ook de Volkswagen Beetle is daar een voorbeeld van. Die wagens worden daar wel op korte termijn gehomologeerd.

Ook Duitsland staat daarvoor open, en in Frankrijk gebeurt het al. Met andere woorden, een Vlaams bedrijf dat voertuigen wil ombouwen tot elektrische voertuigen komt hier niet aan de bak. Het is verplicht de grens over te steken naar Frankrijk of Nederland om een voertuig daar te laten homologeren.

Ik weet dat u weet hebt van de problematiek. Die is hier al eerder aangekaart. Die is ook in de pers aangekaart. Het wordt stilaan tijd dat wij in België wat dat betreft ons ei gaan leggen en dat wij het de sector gemakkelijker maken om ook in België voertuigen die omgebouwd zijn tot elektrisch voertuig gemakkelijker te doen homologeren.

Uiteraard moet daarbij aan alle aspecten inzake veiligheid en zo meer worden voldaan.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou graag van u vernemen wat de stand van zaken is en welke initiatieven er ondertussen lopen? Ik zou graag hebben dat wij ter zake toch enige vooruitgang boeken.

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vanvelthoven, ik benadruk dat de bescherming van het milieu een thema is dat heel actueel is en waaraan vanuit diverse sectoren aandacht wordt besteed, niet het minst door de automobielsector.

Wij denken daarbij niet alleen aan de beperking van de verontreinigende emissies in welk verband inspanningen worden geleverd, enerzijds door de Europese Commissie die de emissienormen oplegt en, anderzijds door de fabrikanten die investeringen doen in de ontwikkeling van milieuvriendelijke motoren. Ook op het vlak van alternatieve brandstoffen, zoals biobrandstof, waterstof of elektriciteit, wordt er grondig onderzoek verricht.

Uiteraard ondersteun ik alle initiatieven die de bescherming van het milieu bevorderen. Echter, naast de bescherming van het milieu moet men ook rekening houden met het aspect verkeersveiligheid. In het discours over de milieuproblematiek wordt dit laatste wel eens over het hoofd gezien. Het is precies mijn taak om beide aspecten met elkaar te verzoenen.

Mijnheer Vanvelthoven, dat elektrische voertuigen enkel in België kunnen worden ingeschreven via een inschrijving in het buitenland, zoals u in uw vraag suggereert, moet ik ten stelligste ontkennen. Een inschrijving in een andere Europese lidstaat is niet noodzakelijk voor de inschrijving van een voertuig in België. Een voertuig waarvan de verbrandingsmotor wordt vervangen door een elektromotor hoeft niet echt eerst ingeschreven te zijn in een andere lidstaat, maar er is een goedkeuring of homologatie nodig van dit verbouwd voertuig. Na homologatie kan het omgebouwde voertuig bij ons worden ingeschreven.

Ik kan in dat verband een paar concrete projecten aanhalen. Een eerste project is een vrachtwagen van de firma Colruyt, waarin naast de verbrandingsmotor ook een elektromotor werd geplaatst. Die hybride vrachtwagen werd door de dienst Homologaties gehomologeerd en vervolgens door de dienst Inschrijvingen ingeschreven. Een tweede project is een personenwagen van de firma TransEnergy Belgium, een spin-off van de universiteit van Gent. De verbrandingsmotor werd vervangen door een elektromotor. De homologatie is nog lopende bij de dienst Homologaties. Uit die twee voorbeelden mag blijken dat de homologatie van een voertuig dat naar een elektrisch voertuig werd omgebouwd in België in principe geen probleem moet vormen.

Ik kom tot uw tweede vraag. Voor voertuigen die verbouwd zijn, kan er slechts een homologatie plaatsvinden op basis van het akkoord dat door de fabrikant van het basisvoertuig werd gegeven voor de verbouwing. Met dit akkoord geeft de fabrikant van het basisvoertuig aan dat er door de verbouwing geen ingrijpende wijzigingen of ontoelaatbare wijzigingen hebben plaatsgevonden op de basisstructuur van dat voertuig. In veel gevallen verloopt de homologatie moeilijk, door het uitblijven van dat akkoord van de fabrikant. Het is namelijk niet altijd gemakkelijk om het akkoord van de fabrikant te verkrijgen. De fabrikanten beroepen zich vaak op veiligheidsredenen of commerciële redenen.

Wat uw derde vraag betreft, om het euvel dat u citeerde te voorkomen, biedt de kaderrichtlijn EU 2007/46, die de homologatie mogelijk maakt in meerdere etappes, een uitweg. Ondernemingen die voertuigen ombouwen kunnen in een tweede fase constructeur worden en een typehomologatie vragen voor een reeks.

Eenmaal het type gehomologeerd is, is het deze constructeur die het conformiteitsattest kan opstellen voor dat voertuig, waarna het voertuig onmiddellijk kan worden ingeschreven. Mijn diensten hebben samen met Febiac, met Agoria en met Federauto al een reeks sessies gehouden om bedrijven die voertuigen ombouwen, te informeren hoe ze constructeur in tweede fase kunnen worden. Ik kan u zeggen dat 230 ondernemingen een eerste evaluatie hebben gevraagd zoals voorzien in de kaderrichtlijn en dat 70 al het voorgeschreven kwaliteitssysteem hebben opgezet.

14.03 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u legt de vinger op de wonde, maar u laat hem ook op de wonde liggen.

Ten eerste, in onze buurlanden kunnen een aantal zaken wel die vandaag hier niet kunnen. U geeft dan in uw antwoord aan dat er toch wel twee voorbeelden zijn van voertuigen die omgebouwd zijn naar een elektrisch voertuig en die gehomologeerd zijn. Er zijn heel wat andere voertuigen die in het buitenland veel gemakkelijker in het buitenland gehomologeerd worden en wij slagen er in ons land niet in om dat te doen. Wij hebben nochtans de ambitie om toch nog steeds een land te zijn waar de automobielsector een belangrijke sector is, maar wij slagen er niet in.

Ten tweede, u zegt heel terecht dat in principe vooraleer DIV overgaat tot homologatie er een akkoord nodig is van de fabrikant. Dat is nu net het probleem, de fabrikanten wensen niet dat anderen het diesellootje of benzinevoertuig ombouwen naar een elektrisch voertuig, want dat beschouwen zij als een potentiële concurrent. Daar ligt dus net het kalf gebonden. In het buitenland is dat als dusdanig geen voorwaarde.

Alleen hier doen wij dat wel. Dat is het tweede probleem waarvan ik voel dat u het niet wenst aan te pakken.

Ten derde, dat is helemaal naast de kwestie. U verwijst naar de kaderrichtlijn die erover gaat hoe men inderdaad een tweede fase-constructeur kan worden. Dat is natuurlijk goed voor degene die constructeur willen worden. Er is echter een groot aantal dat vandaag geen constructeur wil worden maar gewoon voertuigen wil ombouwen van een voertuig op benzine of diesel naar een elektrisch voertuig.

Daar schort het vandaag. Ik begrijp, als ik u dit vooraf opgestelde antwoord hoor voorlezen, dat u de ernst van de situatie niet echt inschat en dat wij hier als klein landje ongelofelijke kansen laten liggen, te meer, ik herhaal het en u stapt daar te gemakkelijk overheen, dat het in al onze buurlanden veel gemakkelijker gaat en dat die Belgische ondernemingen door ons, door de overheid verplicht worden om in het buitenland zaken te doen. Dat is in deze tijd van economische moeilijkheden, een tijd waarin wij vooral op innovatie moeten inzetten, in mijn ogen een schandelijke zaak.

14.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, de laatste bedenking van de heer Vanvelthoven neem ik niet tot mij om de eenvoudige reden dat het natuurlijk altijd makkelijk is voor de overheid om altijd maar ja te knikken op allerlei wijzigingen die aan voertuigen worden aangebracht. Wij hebben nu eenmaal homologatievoorschriften en die moeten gevolgd worden. Men kan natuurlijk ook zeggen dat ze veel soepeler moeten worden gemaakt. Het is nu eenmaal zo dat als een bepaald type voertuig op de markt komt er meestal een Europese homologatie is en dan wordt op grond van een conformiteitsverklaring automatisch een homologatie afgeleverd.

Als er een omzetting is van de motorisering en van essentiële delen van het voertuig dan zeggen wij op basis van onze Belgische reglementering dat er een homologatie moet worden aangevraagd. Het beste wat wij in de gegeven omstandigheden kunnen doen, in het belang van de klanten en de verkeersveiligheid, is onze normering aanhouden maar tegelijkertijd – in overleg met FEBIAC, AGORIA en FEDERAUTO – aan de bedrijven die zich daarmee willen bezighouden duidelijk maken dat zij ervoor moeten zorgen dat zij een soort van erkenning van kwaliteit van ombouw kunnen krijgen.

U kan mij zeggen dat wij veel te streng zijn. Dat kan best zijn. Ik zie op dit ogenblik echt geen redenen om daar zonder meer van af te stappen. Wij stimuleren wel degelijk de samenwerking via de beroepsorganisaties. Ik denk dat dit de beste waarborg is voor de kwaliteit die wordt afgeleverd aan de klanten door zij die zich bezighouden met de omvorming van die wagens. Uiteindelijk moet de bescherming die de overheid biedt omtrent de kwaliteit van de omvorming ook in hoofde van zij die een omvorming laten doen, mijnheer Vanvelthoven, een zekere geruststelling zijn.

14.05 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u vergist zich. U speelt erop in, door te stellen dat de maatregel de beste bescherming voor de klant is.

Ik ben het daarmee eens. Wat is vandaag echter het geval? Het bewuste bedrijf haalt gewoon in Nederland of Frankrijk zijn homologatie en voert, bij dezelfde klant, de goederen in op de markt. Het enige verschil is dat het op dat ogenblik een Nederlands of een Frans bedrijf is dat het doet en geen eigen, Belgisch bedrijf.

Dat is wat ik u kwalijk neem.

14.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vanvelthoven, laat ons duidelijk zijn. Het is niet omdat een voertuig in Nederland of in Frankrijk een homologatie heeft gekregen, dat het in België geen nieuwe homologatie moet hebben. Dat is een verkeerde indruk van u. Het voertuig kan een Europese homologatie hebben. Een homologatie uit Nederland of uit Frankrijk betekent echter niet automatisch een homologatie in België. Elk land heeft zijn eigen criteria en elk land past zijn eigen criteria toe.

14.07 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): U beweert dus dat een Nederlander met zijn voertuig aan de grens de toegang tot het grondgebied wordt geweigerd.

14.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: In voorkomend geval moet hij zijn voertuig in Nederland inschrijven. Wij hebben ter zake onze regels. Wij doen dus ook onze regels respecteren. De Nederlanders passen hun regels toe. Van voornoemd principe wijk ik niet af. Dat is duidelijk.

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

15 Samengevoegde vragen van

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

15 Questions jointes de

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

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

15.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de vraag gaat over het gebruik van landbouwvoertuigen voor transport van goederen over korte afstand. Het is duidelijk dat wie goederen vervoert of iemand inhuurt die goederen vervoert over een korte afstand door middel van tractoren, onmiskenbaar een groot concurrentieel voordeel haalt. Men mag onder andere rijden met rode diesel, er hoeft geen tachograaf geplaatst te worden, er hoeft geen eurovignet betaald te worden, een tractor wordt slechts eenmaal gekeurd, de bestuurders hoeven zich niet te houden aan de rij- en rusttijden. Het is ook nog de vraag of de bestuurders zich al dan niet moeten laten bijscholen voor bijkomende bekwaamheden en dergelijke meer. Bovendien, hoewel de snelheid van trage voertuigen beperkt is tot 40 km/u, kunnen ze op een of andere manier veel sneller rijden.

Nochtans heeft het gebruik van dat soort voertuigen op normale wegen ook een aantal grote nadelen. Er is eerst en vooral het beperkte zicht op de zwakkere weggebruikers, waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang kan komen. Voorts is er de oneerlijke concurrentie. Ook zorgt het gebruik van voertuigen met zwaardere aslasten voor onder andere een versnelde verslechtering van de wegen. Kortom, het lijkt ons geen goede zaak om dat algemeen uit te breiden.

Uit uw vroegere antwoorden leid ik af dat u er de voorkeur aan geeft dat tractoren worden gebruikt voor de doelstellingen waarvoor ze gebouwd zijn.

Daarom heb ik een aantal vragen met betrekking tot initiatieven om de inzet van landbouwvoertuigen voor normaal transport binnen de perken te houden.

In uw antwoord op een schriftelijke vraag van Jan Mortelmans van 11 januari 2010 hebt u cijfers gegeven over het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen begaan door landbouwvoertuigen tussen 2006 en 2008. Die cijfers zijn ons bekend, maar ik heb alleen bedenkingen bij de aantallen die daarin worden weergegeven, gezien mijn persoonlijke ervaringen daaromtrent. Op welke manier zijn de overtredingen vastgesteld? Zijn dat nu specifieke snelheidscontroles geweest op tractoren met als limiet 40 km/u? Of gaat het over overtredingen die begaan zijn in de bebouwde kom?

Zijn er ook cijfers bekend voor 2009? Ik hoef de cijfers vandaag niet te hebben, ik kan ze later wel opvragen.

In datzelfde antwoord stelde u dat u niet over gegevens beschikte inzake een aantal inbreuken op het technische reglement. Wordt er eigenlijk technisch gecontroleerd? Zo ja, op welke manier gebeuren die controles? Vinden er systematisch controles plaats bij vaststelling van snelheidsovertredingen? Welke gevolgen worden eraan gegeven?

Om te benadrukken dat mijn vraag niet zomaar uit het ijlle komt, verwijs ik naar wat uw woordvoerder meedeelde in een artikel in de wereldkrant Het Belang van Limburg op 27 oktober 2010. Hij haalde daar aan dat er gerichte controles uitgevoerd worden. Bij deze dus mijn vragen. Worden die controles uitgevoerd en

hoeveel zijn het er? Wat zijn daarvan de eventuele resultaten?

In datzelfde artikel sprak uw woordvoerder ook over een centraal meldpunt. Komen daar klachten binnen? Hoeveel? Hoe worden die klachten desgevallend opgevolgd?

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u hebt een aanvullende vraag. Het onderwerp is niet helemaal hetzelfde, maar de vragen zijn toch samengevoegd.

15.02 Tanguy Veys (VB): De problematiek is dezelfde. Alleen is mijn invalshoek iets anders.

Enerzijds, vindt onder meer FEBETRA dat de wet niet streng genoeg is. Anderzijds, vinden de gebruikers van zulke landbouwvoertuigen dat het koninklijk besluit van 1 juli te streng is. In dat koninklijk besluit wordt immers gesteld dat zware landbouwvoertuigen sinds 1 juli indien zij langer dan 3,5 meter zijn een beroep moeten doen op een speciale escorte. Dat heeft tot gevolg dat het merendeel van de landbouwers in overtreding is. Immers, weinig landbouwers of loonwerkers zijn in staat die norm te respecteren. Dit brengt immers kosten met zich mee.

De landbouwsector, onder andere de Waalse landbouwfederatie, klaagde dit reeds aan. Ik verwijs naar de schriftelijke vraag die ik daarover heb ingediend eind augustus 2010. Toen ik zag dat de problematiek vandaag opnieuw aan bod kwam, vond ik dat een goed moment om deze in herinnering te brengen van de bevoegde staatssecretaris.

Begin september hebt u in een reactie op de klachten verklaard dat u naar de ministers van de bevoegde Gewesten zou stappen om te vragen dat er begin september overleg zou plaatsvinden met de sector. Vandaar mijn vraag of u van oordeel bent dat ook zware landbouwvoertuigen onder dat koninklijk besluit vallen.

Wat is uw motivatie als u bij dat standpunt blijft? Zo niet, bent u dan bereid om aan uw KB te sleutelen? Hebt u begrip voor de kritiek die vanuit de landbouwwereld wordt geuit? Bent u bereid om eventueel tegemoet te komen aan die kritiek? Zo ja, op welke wijze? Als u die kritiek niet deelt, waarom niet?

15.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik moet op de eerste plaats benadrukken dat het gebruik van landbouwtractoren en landbouwaanhangwagens op de openbare weg voor andere doeleinden dan de landbouw in wezen niet verboden is. Zo mogen zij worden ingezet voor grondwerken of voor het vervoer van materialen. Wanneer zij gebruikt worden in het kader van het vervoer voor rekening van derden moet men evenwel over een vervoervergunning beschikken.

Gelet op het feit dat het om landbouwvoertuigen gaat, is er ook geen tachograaf verplicht en mag men met rode diesel rijden, hoewel men volgens het ministerie van Financiën wel verplicht is om aangifte te doen en bijkomende accijnzen te betalen wegens het niet-landbouwgebruik. Dat laatste is een aangelegenheid die tot de bevoegdheid van de minister van Financiën behoort. Ook voor de landbouwvoertuigen bestaat er geen periodieke technische controle.

Ik wil er ook nog op wijzen dat wanneer landbouwtractoren en hun aanhangwagens niet voor landbouwdoeleinden worden gebruikt de bestuurders over een rijbewijs C+E zoals voor vrachtwagens moeten beschikken in plaats van het rijbewijs G dat specifiek voor landbouwvoertuigen is gecreëerd.

Wat de snelheid van de landbouwtractoren betreft, kan ik u meedelen dat volgens de Europese richtlijn en de Belgische reglementering de maximale snelheid technisch dient afgesteld te zijn op 40 km/u, met een kleine marge tot 44 km/u. U weet dat in bepaalde landen de tractoren technisch gezien sneller mogen rijden dan 40 km/u maar in België is dat nog altijd verboden. Dat neemt niet weg dat dergelijke tractoren in België worden ingevoerd. Het gebeurt ook dat het motormanagement in België wordt aangepast zodat de snelheid van 40 km/u niet kan worden overschreden of bij andere tractoren wel wordt overschreden. Die techniek wordt gebruikt bij de kleine motorfietsen en is dus ook bij de tractoren niet onbekend.

Het overschrijden van deze maximum toegelaten snelheid kan evenwel alleen door de politie vastgesteld worden bij snelheidscontroles. Resumerend kan gesteld worden dat het gunstregime waarvan de landbouwtractoren kunnen genieten, bedoeld is voor de landbouwactiviteiten, maar eigenlijk oneigenlijk wordt gebruikt voor niet landbouwactiviteiten als grondwerken en dergelijke.

In feite zouden we de regels die van toepassing zijn op het gewone wegtransport ook van toepassing moeten maken op het gebruik van landbouwvoertuigen voor niet landbouwdoeleinden. Het is evenwel niet gemakkelijk zo iets in de praktijk te brengen, aangezien het gunstregime dat werd uitgewerkt dikwijls verbonden is aan de definitie van het begrip landbouwvoertuig dat ook door Europa wordt bepaald. Ik denk bijvoorbeeld aan de vrijstelling voor de verplichte tachograaf. Dit is ook het geval voor het gebruik van de zogenaamde rode diesel.

Over dit laatste heb ik reeds contact opgenomen met mijn collega van Financiën om na te gaan hoe het oneigenlijk gebruik van rode diesel voor niet landbouwdoeleinden kan worden ongedaan gemaakt. Teneinde het gebruik van landbouwtractoren op een onwettige wijze tegen te gaan, hoofdzakelijk wanneer er geen vervoersvergunning aanwezig is, voeren de controlediensten van mijn administratie ook gerichte controles uit naar ondernemingen die voor het vervoer voor rekening van derden landbouwtractoren gebruiken. Bovendien bestaat er bij de controledienst ook een meldpunt waar transporteurs terecht kunnen om onwettig gebruik van landbouwtractoren te melden, waarop dan ook een controle volgt bij de betrokken bedrijven. Ik heb mijn administratie gevraagd bijkomende oplossingen uit te werken om het oneigenlijk gebruik van die landbouwtractoren tegen te gaan.

Wat betreft de landbouworganisaties – dat werd door de heer Veys aangekaart – heb ik ingevolge een contact met de landbouworganisatie mijn diensten gevraagd om tegen het einde van dit jaar – dat moet in de loop van de eerstvolgende weken rond geraken – de problemen en de gevoelige punten aan te snijden wat betreft het transportvervoer. Ik heb gevraagd mij voorstellen te bezorgen, rekeninghoudend niet alleen met de eisen vanuit de landbouwsector zelf, maar ook vanwege de verkeersveiligheid en van de transportsector. Een van de oplossingen zou er kunnen in bestaan een systeem toe te passen zoals in Frankrijk, specifiek voor de landbouwtransporten. Dat systeem houdt in dat de landbouwtransporten vrijgesteld zouden worden van zekere bepalingen uit de reglementering van het uitzonderlijk transport, meer in het bijzonder wat betreft de toegestane begeleiding, maar op basis van de grootte van het landbouwvoertuig.

Mijnheer Veys, concreet zou zulks betekenen dat, in plaats van het speciale, gele voertuig, wij zouden toelaten dat vanaf het ogenblik dat er een geel zwaailicht op de wagen is aangebracht, de landbouwer met zijn eigen voertuig het landbouwvoertuig mag vergezellen, op voorwaarde dat de breedte meer dan drieëneenhalve meter is. U weet dat het volgens de huidige reglementering om een geel voertuig zou moeten gaan.

Wij bepalen dat wij voor landbouwvoertuigen, rekeninghoudend met de geringe snelheid, kunnen aanvaarden dat gewoon de landbouwer met zijn jeep het desbetreffende voertuig begeleidt. Er moet echter een geel zwaailicht zijn aangebracht.

Het voorgaande is een van de mogelijke pistes. Zoals u daarstraks al opmerkte, is een en ander al met de landbouwsector besproken. Wij zullen binnenkort de kwestie nader uitpraten, zodat wij de maatregel het volgende seizoen kunnen toepassen.

15.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw omstandige antwoord.

Ik ben in ieder geval blij te horen dat ook u in zoveel woorden toegeeft dat het gebruik van landbouwvoertuigen voor het vervoer van onder meer grond in dikwijls dichtbevolkte zones een oneigenlijk gebruik is van de voordelen die de landbouwers genieten.

Ik heb op dit ogenblik geen antwoord gekregen op mijn specifieke vragen, met name op de vraag of er nu effectief gerichte controles gebeuren. Ik zal misschien een van de komende dagen een schriftelijke vraag indienen om de aantallen op te vragen. Ik zal op dat moment wellicht ook een antwoord op voorgaande vraag krijgen.

15.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, minheer de staatssecretaris, ook ik bedank u voor uw antwoord.

Ik ben blij dat er mogelijkwerwijs een oplossing uit de bus zal komen. Ik vermoed dat ze aan de verzuchtingen van de landbouwsector zelf tegemoet zal komen.

Ik weet niet in welke mate er bij het opstellen van het oorspronkelijke koninklijk besluit van 1 juli 2010

overleg is gepleegd. Het is evenwel spijtig dat het overleg achteraf moet gebeuren. Een en ander had misschien op voorhand wat beter met de sector kunnen zijn doorgepraat.

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

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vakbekwaamheid van vrachtwagen- en buschauffeurs" (nr. 1116)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de achterstand in de verplichte opleiding voor bus- en truckchauffeurs" (nr. 1463)

16 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la compétence professionnelle des chauffeurs de camion et de bus" (n° 1116)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le retard dans la formation obligatoire des chauffeurs de bus et de camion" (n° 1463)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over de vakbekwaamheid van vrachtwagen- en buschauffeurs, een onderwerp dat daarstraks ook al even zijdelings aan bod kwam.

De richtlijn van 2003 wil de kwaliteit van de bestuurders in het beroepsgoederen- en personenvervoer over de weg garanderen door examens in te lassen inzake basiskwalificatie en een systeem van nascholing tijdens de uitoefening van het beroep.

Deze richtlijn werd ondertussen in Belgisch recht omgezet.

De nascholingscursus betreft een lessenreeks van 35 uren, te volgen in 5 lessenreeksen van telkens 7 uren. Het bewijs van vakbekwaamheid is vervolgens vijf jaar geldig. Het kan telkens met vijf jaar worden verlengd indien de bestuurder kan aantonen dat hij 35 kredietpunten binnen een periode van vijf jaar heeft verzameld.

Onder de opleidingsinstellingen heerst behoorlijk wat ongerustheid over het in de praktijk brengen van deze wettelijke bepalingen. Zij vrezen bijvoorbeeld dat er een te grote toestroom van bestuurders tegen de deadline van 2015 respectievelijk 2016 zal komen die maar moeilijk zal kunnen worden opgevangen.

In andere landen bestaan er blijkbaar bepalingen om dit in goede banen te leiden, bijvoorbeeld het behalen van de vakbekwaamheid afhankelijk van de leeftijd in stappen per jaar.

Een tweede bekommernis betreft de inhoud van de modules die mogen worden aangeboden. Zo zouden de opleidingscentra geen heropfrissing van de straatcode mogen aanbieden, geen ADR-cursussen mogen geven, geen opleiding specifiek gericht op bepaalde groepen mogen geven zoals bijvoorbeeld het dierenvervoer.

Eerder had ook de VAB al te kennen gegeven te betreuren dat de opfrissing van de verkeersregels geen deel van deze opleidingsmodules kan uitmaken. U bent natuurlijk gebonden door de Europese richtlijn, maar u beloofde na de kritiek van de VAB toch te bekijken hoe u aan dit laatste punt tegemoet kon komen.

Een laatste aandachtspunt betreft de moeilijkheden waarmee de instellingen blijkbaar worden geconfronteerd bij het goedkeuren van modules en instructeurs.

Mijnheer de staatssecretaris, acht u het voorzien van een overgangsperiode van zeven jaar voldoende om het behalen van de vakbekwaamheid voor de meer dan 125 000 beroepschauffeurs in goede orde te laten verlopen? Vreest u niet dat dit tegen het einde van de termijn moeilijk door de opleidingscentra zal kunnen worden opgevangen? Ik denk dat het menselijk is dat men voor dergelijke vragen tot de deadline wacht. Wij kunnen natuurlijk beter proberen om dat te vermijden.

Zouden een aantal richtinggevende maatregelen kunnen helpen om de nascholing beter te kunnen spreiden in de tijd zoals dit in andere Europese landen het geval is?

Is het wenselijk dat het aantal en de invulling van de modules zou worden uitgebreid

Hebt u meer specifiek het punt over de opname van een opfrissing van de verkeersregels, zoals aangekaart door de VAB, reeds bekeken? Wat is hiervan de uitkomst?

Hoe verloopt de procedure om instructeurs of modules goedgekeurd te krijgen? Is deze voor verbetering vatbaar?

Is een aanpassing van het KB van 4 mei 2007 of andere relevante wetteksten in dit kader wenselijk? Zo ja, is dit mogelijk tijdens deze periode van lopende zaken?

16.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik zal proberen nog korter te zijn dan collega Van den Bergh.

Mijnheer de staatssecretaris, deze problematiek is nog recent in deze commissie aan bod gekomen, maar toen ging het vooral over de vrijstelling van vakbekwaamheid.

Dat verhindert niet dat onder meer Touring toch aan de alarmbel heeft getrokken in verband met de achterstand. Touring vreest namelijk dat er een massale achterstand zal ontstaan voor de verplichte opleiding voor bus- en truckchauffeurs. Vanaf wanneer die bepaling in voege gaat – afhankelijk of het gaat om buschauffeurs of truckchauffeurs is dat 2015 of 2016 –, kunnen zij daardoor niet langer de weg op gaan. Weinig bedrijven bieden zich op dit moment aan om in een dergelijke opleiding te voorzien.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u op de hoogte van die mogelijk dreigende problematiek?

Deelt u de kritiek of toch de bekommernis van Touring?

Zullen er maatregelen worden genomen of werden er reeds maatregelen genomen om tegemoet te komen aan die problematiek, zodanig dat in 2015 en 2016 toch de nodige opleidingen gevolgd werden door de bus- en truckchauffeurs?

16.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, tot op heden zijn er 55 erkende opleidingscentra met 618 instructeurs en 322 opleidingsmodules. Dit lijkt ruim voldoende om aan de vraag te voldoen. Om te voorzien in de nascholing van alle beroepschauffeurs van autocars en vrachtwagens tegen respectievelijk 9 september 2015 en 9 september 2016 is overigens niet zozeer het aantal bestaande erkende opleidingscentra van het grootste belang maar wel het aantal instructeurs. Het is mogelijk dat een groot aantal beroepschauffeurs wacht met nascholing tot het allerlaatste moment. Daarom worden de transport- en andere beroepsfederaties er door de FOD Mobiliteit regelmatig aan herinnerd dat de ondernemingen en hun chauffeurs tijdig de nascholing moeten beginnen.

Concreet heeft men vijf jaar om 35 lesuren bijscholing te volgen. Om wat meer ruimte te geven om deze opleidingen te volgen tegen 9 september 2016 zal ik deze periode uitbreiden tot zeven jaar zoals de Europese richtlijn dat toelaat zodat men de opleiding vroeger zal kunnen beginnen. Een ontwerp van koninklijk besluit is daarover klaar en zal in de loop van de maand januari kunnen worden gepubliceerd.

Ik zie de wenselijkheid van een uitbreiding van de 322 modules die raadpleegbaar zijn op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer niet in. De FOD ontvangt wekelijks twee à drie nieuwe aanvragen voor de erkenning van de module. Daarbij zijn wij verplicht om de materies die vastgelegd zijn in de Europese richtlijn ook te respecteren. Daar kunnen wij niet van afwijken.

Derde element, er bestaat geen specifieke module betreffende het verkeersreglement. De opfrissing van de Wegcode is echter geïntegreerd in alle modules. Op die manier is het al of niet opfrissen van de verkeersregels geen keuze van de nageschoolde bestuurders.

De erkenning van een module volledig gewijd aan het verkeersreglement is niet mogelijk volgens de Europese richtlijn betreffende de vakbekwaamheid en gaat ook in tegen de zienswijze van de Europese Commissie daaromtrent.

Vierde element, de erkenningsprocedure, zoals deze wordt toegepast door de FOD Mobiliteit en Vervoer, kent geen vertragingen of noemenswaardige problemen. Ik vraag mij af waarop Touring zich concreet baseert om te stellen dat er effectief een achterstand zal ontstaan. Wanneer alle beroepschauffeurs tijdig en

gefaseerd een opleiding volgen, wordt dit ongetwijfeld vermeden.

Vijfde element, zoals ik reeds zei, kan ik bevestigen dat het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende de vakbekwaamheid aangepast zal zijn tegen januari 2011.

16.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het was nuttig om dit publiek te stellen zodanig dat de ongerustheid die bestaat toch een beetje kan worden weggenomen.

16.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uw nieuwe koninklijk besluit komt voor een stuk tegemoet aan de onrust die heerst in de sector. Ik dank u voor de inspanning die u reeds tot op heden hebt geleverd om ook de sector erop te wijzen dat 2015-2016 enerzijds veraf maar anderzijds ook dichtbij is, gelet op het feit dat het om een sector gaat die het moeilijk heeft, gelet op de buitenlandse concurrentie, dat is daarstraks ook aan bod geweest.

Misschien dat er op het vlak van sensibilisering een aantal extra inspanningen dienen te gebeuren.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.27 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.27 heures.*