



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

27-03-2012

Matin

Dinsdag

27-03-2012

Voormiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
MLD	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

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

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

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des voitures non assurées" (n° 9333)	1
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la limitation du nombre de véhicules non assurés grâce à la vignette automobile" (n° 9744)	1
- M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'assurance auto" (n° 9900)	1
- Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le suivi des dossiers de défaut d'assurance automobile" (n° 10035)	2
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les mesures qui pourraient être prises pour faire diminuer le nombre d'automobilistes sans assurance" (n° 10119)	2
- M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des voitures non assurées" (n° 10448)	2
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le renforcement de la lutte contre le défaut d'assurance de véhicules" (n° 10489)	2
<i>Orateurs:</i> Peter Logghe, Olivier Destrebecq, Katrin Jadin, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles	
Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,	8

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "controles op niet-verzekerde wagens" (nr. 9333)	1
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beperken van niet-verzekerde voertuigen door het autovignet" (nr. 9744)	1
- de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autoverzekering" (nr. 9900)	1
- mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opvolging van de dossiers inzake niet-verzekerde voertuigen" (nr. 10035)	1
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijke maatregelen om het aantal onverzekerde automobilisten te doen dalen" (nr. 10119)	1
- de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "controles op niet-verzekerde wagens" (nr. 10448)	1
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het opvoeren van de strijd tegen niet-verzekerde voertuigen" (nr. 10489)	1
<i>Sprekers:</i> Peter Logghe, Olivier Destrebecq, Katrin Jadin, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en	8

adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les résultats de l'enquête de la Direction générale du Transport aérien sur le coup d'éclat de Tomtesterom" (n° 9631)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la diminution des contrôles de poids lourds malgré leur nombre en augmentation" (n° 9650)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'arrêté royal portant adaptation au progrès scientifique et technique de la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer" (n° 9677)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'influence des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents de la route" (n° 9710)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'obligation pour le personnel de sécurité du Groupe SNCB de posséder une paire de lunettes de réserve" (n° 9717)

Mobilité, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onderzoeksresultaten van het Directoraat-generaal Luchtvaart naar de stunt van Tomtesterom" (nr. 9631)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het dalend aantal controles van vrachtwagens ondanks de stijging van het aantal vrachtwagens" (nr. 9650)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het KB tot aanpassing van de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg of per spoor" (nr. 9677)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invloed van het weer op het aantal verkeersongevallen" (nr. 9710)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verplichte reservebril voor het veiligheids personeel van de NMBS-Groep" (nr. 9717)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les aptitudes professionnelles des chauffeurs de bus et de camion" (n° 9815)	17	- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vakbekwaamheid van vracht- en buschauffeurs" (nr. 9815)	17
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les aptitudes professionnelles des chauffeurs de bus et de camion" (n° 9828)	17	- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vakbekwaamheid van vracht- en buschauffeurs" (nr. 9828)	17
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la formation continue des chauffeurs de poids lourds" (n° 10415)	18	- van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nascholing van vrachtwagenschauffeurs" (nr. 10415)	17
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Bert Wollants, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Bert Wollants, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nouvel arrêté royal relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels" (n° 9545)	23	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nieuwe KB over het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 9545)	23
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la collaboration du SPF Mobilité à un transport contraire à l'arrêté royal sur la circulation routière des convois exceptionnels" (n° 9759)	23	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de medewerking van de FOD Mobiliteit aan een transport in strijd met het KB op het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 9759)	23
- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les transports exceptionnels" (n° 10017)	23	- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "uitzonderlijk vervoer" (nr. 10017)	23
- M. Luk Van Biesen à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "les transports exceptionnels" (n° 10037)	23	- de heer Luk Van Biesen aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "uitzonderlijk vervoer" (nr. 10037)	23

Orateurs: **Tanguy Veys, Luk Van Biesen, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Sprekers: **Tanguy Veys, Luk Van Biesen, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

- | | |
|--|--|
| <p>Questions jointes de 29</p> <p>- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place de l'organe de contrôle des nuisances sonores" (n° 9947) 29</p> <p>- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le timing de l'organe de contrôle des nuisances sonores" (n° 10098) 29</p> <p><i>Orateurs:</i> Georges Dallemagne, Roel Deseyn, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles, Valérie De Bue</p> <p>Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation explosive du nombre de pilotes ayant été aveuglés par un pointeur laser" (n° 9912) 33</p> <p><i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles</p> <p>Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les réformes prévues dans l'accord de gouvernement sur le plan de la mobilité" (n° 9913) 34</p> <p><i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles</p> <p>Question de M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la balise de radioguidage ILS à Woluwe-Saint-Pierre" (n° 9935) 36</p> <p><i>Orateurs:</i> Georges Dallemagne, Melchior</p> | <p>Samengevoegde vragen van 30</p> <p>- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oprichting van het orgaan voor de controle op de geluidshinder" (nr. 9947) 30</p> <p>- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het tijdpad met betrekking tot het op te richten orgaan voor de controle op de geluidshinder" (nr. 10098) 30</p> <p><i>Sprekers:</i> Georges Dallemagne, Roel Deseyn, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming, Valérie De Bue</p> <p>Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de explosieve stijging van het aantal piloten dat verblind wordt door laserpennen" (nr. 9912) 32</p> <p><i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming</p> <p>Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geplande hervormingen in het regeerakkoord op vlak van mobiliteit" (nr. 9913) 34</p> <p><i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming</p> <p>Vraag van de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de antenne voor het radionavigatiesysteem ILS in Sint-Pieters-Woluwe" (nr. 9935) 36</p> <p><i>Sprekers:</i> Georges Dallemagne, Melchior</p> |
|--|--|

Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de 39
 - M. David Clarinval au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la ligne de partage entre le travail salarié et le travail indépendant au sein des écoles de conduite agréées" (n° 9927) 39
 - Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la filière libre d'auto-école" (n° 10099) 39

Orateurs: **David Clarinval, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Samengevoegde vragen van 39
 - de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de scheidingslijn tussen loonarbeid en zelfstandige arbeid bij erkende rijsscholen" (nr. 9927) 39
 - mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "autorijlessen via het systeem van de vrije begeleiding" (nr. 10099) 39

Sprekers: **David Clarinval, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de 41
 - M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le permis de conduire à points" (n° 10086) 41
 - Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le permis de conduire à points" (n° 10468) 41

Orateurs: **Luk Van Biesen, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Samengevoegde vragen van 41
 - de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs met punten" (nr. 10086) 41
 - mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs met punten" (nr. 10468) 41

Sprekers: **Luk Van Biesen, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de 43
 - M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation inquiétante du nombre de tués sur les routes belges" (n° 9971) 43
 - Mme Jacqueline Galant à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "les résultats du nouveau baromètre de la sécurité routière publié par l'IBSR" (n° 10014) 43
 - M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur 43

Samengevoegde vragen van 43
 - de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verontrustende stijging van het aantal verkeersdoden in België" (nr. 9971) 43
 - mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de resultaten van de nieuwe verkeersveiligheidsbarometer die het BIVV heeft gepubliceerd" (nr. 10014) 43
 - de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, 43

"les tués sur la route" (n° 10101)

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation du nombre de tués sur les routes" (n° 10439) 43

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les victimes de la route et les mesures destinées à augmenter la sécurité routière" (n° 10615) 43

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersslachtoffers" (nr. 10101)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stijging van het aantal verkeersdoden" (nr. 10439) 43

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersslachtoffers en de maatregelen teneinde de verkeersveiligheid te verhogen" (nr. 10615) 43

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

du

van

MARDI 27 MARS 2012

DINSDAG 27 MAART 2012

Matin

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.39 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 10.39 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "controles op niet-verzekerde wagens" (nr. 9333)
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beperken van niet-verzekerde voertuigen door het autovignet" (nr. 9744)
- de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autoverzekering" (nr. 9900)
- mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opvolging van de dossiers inzake niet-verzekerde voertuigen" (nr. 10035)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijke maatregelen om het aantal onverzekerde automobilisten te doen dalen" (nr. 10119)
- de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "controles op niet-verzekerde wagens" (nr. 10448)
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het opvoeren van de strijd tegen niet-verzekerde voertuigen" (nr. 10489)

01 **Questions jointes de**

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des voitures non assurées" (n° 9333)
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la limitation du nombre de véhicules non assurés grâce à la vignette automobile" (n° 9744)
- M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'assurance auto" (n° 9900)

- Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le suivi des dossiers de défaut d'assurance automobile" (n° 10035)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les mesures qui pourraient être prises pour faire diminuer le nombre d'automobilistes sans assurance" (n° 10119)
- M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des voitures non assurées" (n° 10448)
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le renforcement de la lutte contre le défaut d'assurance de véhicules" (n° 10489)

De **voorzitter**: De heer De Potter zal niet aanwezig zijn.

La **présidente**: M. De Potter ne sera pas présent.

01.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds, dat onder andere schadegevallen betaalt aan bestuurders in recht tegen niet-verzekerde voertuigen, schat dat ongeveer 1,2 %, goed voor ongeveer 70 000 voertuigen van ons wagenpark, zonder verzekering rijdt.

Verschillende mobiliteitsorganisaties, zoals Touring, dringen in memoranda aan op meer toezicht op niet-verzekerde voertuigen, precies wegens de maatschappelijke kosten. Het aantal ongevallen met niet-verzekerde voertuigen is tussen 2010 en 2011 opnieuw gestegen met 10 %, van 10 100 naar 11 300.

Over die kwestie heb ik al vragen gesteld, ook aan uw voorgangers, en steeds krijg ik als antwoord dat er inderdaad een probleem is en dat er opgetreden moet worden.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u bereid om van controles op niet-verzekerde voertuigen een prioritair punt te maken in uw beleid?

Naar verluidt zijn niet-verzekerde voertuigen moeilijk op te sporen. De sector heeft zijn hoop nu gesteld op Mobivis, de Kruispuntbank van de Voertuigen. Die kruispuntbank zou dit jaar nog de niet-verzekerde voertuigen beter kunnen opsporen door de gegevens van de politie, de verzekeringen en de DIV te combineren. Wanneer wordt dat systeem geactiveerd, als het al niet geactiveerd is?

Een andere maatregel die ook al een aantal keren ter sprake werd gebracht, is om de voertuigen uit te rusten met een certificaat op het dashboard, zoals dat in Frankrijk bestaat, dus een autovignet. Niet-verzekerde voertuigen zouden gemakkelijker door de politiediensten of bijvoorbeeld parkeerwachters opgemerkt kunnen worden. Bent u voorstander van zo'n systeem? Assuralia heeft onlangs als bezwaar geopperd dat de invoering van zo'n vignet wel eens een aardig prijskaartje zou kunnen hebben en dat het bovendien nutteloos zou zijn als het vervolgingsbeleid en het strafbeleid niet volgt.

Een andere oplossing zou erin kunnen bestaan dat bij de technische keuring ook de verzekeringspapieren worden gecontroleerd. Ik ben benieuwd wat u daarvan vindt.

01.01 Peter Logghe (VB): Le Fonds Commun de Garantie Automobile estime à 1,2 % du parc automobile, soit 70 000 voitures, le nombre de véhicules circulant sans assurance. En raison du coût social que représente le défaut d'assurance en cas d'accident, des organisations de défense de la mobilité comme Touring préconisent un renforcement du contrôle des véhicules non assurés. Entre 2010 et 2011, le nombre d'accidents impliquant des véhicules non assurés est reparti à la hausse, passant de 10 100 à 11 300.

Entre-t-il dans les intentions du secrétaire d'État d'accorder la priorité au contrôle des véhicules non assurés?

Les véhicules non assurés étant difficilement repérables, le secteur a placé ses espoirs dans Mobivis, la Banque-Carrefour des véhicules, qui associera les données de la police, des assurances et de la DIV. Quand Mobivis sera-t-elle activée?

L'on envisage également de munir les véhicules d'un certificat bien visible à placer sur le tableau de bord. En clair, une vignette automobile. Pour Assuralia, ce procédé est aussi coûteux qu'inutile si des politiques en

Mevrouw de voorzitter, met uw goedvinden en dat van de heer staatssecretaris ga ik meteen over tot mijn volgende vraag.

Ons land kent de geautomatiseerde gegevensuitwisseling of althans het potentieel ervan. Het probleem van de niet-verzekerde voertuigen is niet dat de gegevens niet voorhanden zijn, maar wel dat de vervolging van onverzekerde bestuurders en het uit het verkeer nemen van niet-verzekerde voertuigen onvoldoende gebeurt. Zou het daarom niet nuttig zijn dat u met de minister van Binnenlandse Zaken en met de minister van Justitie samen zit om het vervolgings- en strafbeleid op elkaar af te stemmen?

Mijn laatste vraag heeft te maken met het feit dat ook het Verenigd Koninkrijk te maken heeft met een nog veel grotere plaag van niet-verzekerde voertuigen. Zij hebben daarvoor vrij drastische maatregelen ingevoerd. Tankstations worden uitgerust met camera's die via de nummerplaat nagaan of de chauffeur een geldige verzekering heeft en zijn autotaks heeft betaald. In het geval dit niet zou gebeurd zijn, kan hij geen brandstof tanken. Volgens mobiliteitsorganisaties zou dit technisch gezien ook in België kunnen worden ingevoerd, gelet op het bestaan van een databank.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is uw eerste reactie op de aanpak van het probleem in Groot-Brittannië? Lijkt het u technisch en juridisch mogelijk om dezelfde maatregelen in België toe te passen? Welke mogelijke hindernissen zouden de invoering kunnen verhinderen? Gesteld dat men het niet zou kunnen invoeren in tankstations, kan men dan eventueel keuringscentra uitrusten met dergelijke apparatuur?

01.02 Olivier Destrebecq (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, afin de lutter contre l'insolvabilité de certains conducteurs, les autorités publiques ont mis en place l'obligation de faire assurer les véhicules. La mesure est logique et, dans l'ensemble, efficace.

Malheureusement, 8 104 accidents incluant un conducteur non assuré se sont produits en 2010. En 2011, on déplore l'augmentation de ce chiffre qui est passé à 8 576.

Pour lutter contre ce phénomène, M. Daniel Bacquelaine proposait l'instauration d'une vignette afin de repérer les véhicules non assurés. Cette mesure va, selon moi, tout à fait dans le bon sens et je ne manquerai pas de la soutenir. Toutefois, je pense qu'un paramètre doit aussi être pris en compte: le coût de l'assurance.

En clair, assurer une voiture devient cher. On connaît la crise et la problématique liée au pouvoir d'achat des citoyens. Je pense tout particulièrement aux jeunes conducteurs. Les assurances rechignent à contracter avec eux ou le font à un coût exorbitant de l'ordre de 100 euros par mois. Bien évidemment, le principe de la loi n'est pas à remettre en question. Toutefois, il est tout aussi clair que la politique

matière de poursuites et de peines ne sont pas mises en œuvre en aval. Une autre solution consisterait à faire vérifier les documents d'assurance lors du contrôle technique. Que pense le secrétaire d'État de ces pistes de réflexion?

Les données existent, mais la politique de poursuites de ces infractions et le retrait de la circulation des véhicules non assurés font défaut. Le secrétaire d'État entend-il dès lors se concerter avec ses collègues de l'Intérieur et de la Justice pour arrêter des mesures cohérentes?

Le Royaume-Uni a pris des mesures draconiennes: une vérification sur la base de la plaque d'immatriculation des véhicules est effectuée dans les stations-services de manière à vérifier si le conducteur a souscrit une assurance. À défaut, il lui est impossible de faire le plein. À en croire des organisations de défense de la mobilité, l'instauration de mesures similaires en Belgique est techniquement possible. Que pense le secrétaire d'État de ce dispositif?

01.02 Olivier Destrebecq (MR): Om komaf te maken met de insolventie van sommige chauffeurs werd de verplichte motorrijtuigenverzekering ingevoerd. Het aantal ongevallen met een niet-verzekerde bestuurder is evenwel nog gestegen. Dat probleem zou adequaat kunnen worden aangepakt door de invoering van een vignet, zoals de heer Bacquelaine heeft voorgesteld.

Autoverzekeringen worden echter steeds duurder, vooral voor jonge chauffeurs. Als we willen dat de bestuurders hun voertuig verzekeren, moeten we ervoor zorgen dat de tarieven betaalbaar blijven. Hoe kunnen we de prijs van de autoverzekering

menée par les assurances en la matière empêche que le but de la loi ne soit atteint pleinement. Pour les personnes disposant des revenus les plus faibles, la situation est économiquement de moins en moins tenable.

Si nous exigeons des conducteurs qu'ils assurent leurs véhicules, il est alors de notre devoir de veiller à ce que les tarifs en vigueur demeurent abordables. C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'État, j'insiste pour que vous interveniez sur cette question. Quels moyens concrets pourrions-nous mettre en œuvre afin de "démocratiser" le prix des assurances auto? En outre, si ce n'est déjà fait, une concertation avec le secteur a-t-elle été prévue? Si oui, quel en est le planning afin que nous puissions trouver ensemble un terrain d'entente?

01.03 Kattrin Jadin (MR): Madame la présidente, je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit par mes collègues.

Monsieur le secrétaire d'État, entre 2010 et 2011, le nombre d'accidents impliquant des voitures non assurées a augmenté de plus de 10 %. Les victimes de ce type d'accidents entament souvent un parcours du combattant pour obtenir un dédommagement, qui peut durer jusqu'à plusieurs années, même si elles-mêmes sont assurées.

À la suite de la parution de ces chiffres, Touring s'est exprimé dans la presse pour réclamer un contrôle accru de l'assurance des véhicules, lors du contrôle technique par exemple – j'ai déposé une résolution à ce sujet –, ou via un certificat à afficher obligatoirement sur le véhicule, type vignette, comme ce qui est d'application en France; à ce sujet, j'ai déposé avec Daniel Bacquelaine une proposition de loi.

J'ai interrogé votre collègue, le ministre de l'Économie et de la Protection des consommateurs et des assurances, sur le sujet; il m'a répondu que la vignette, qui a souvent été évoquée, ne lui semblait pas une solution satisfaisante en raison de la falsification possible, du coût élevé, de problèmes de lisibilité et des difficultés d'application dans le cas de paiements fractionnés. Sur ce point, j'aimerais vraiment connaître votre position.

Il est donc favorable au système actuel: le contrôle est effectué par le Fonds commun de garantie automobile qui identifie les cas problématiques en croisant les données relatives aux plaques d'immatriculation en service et celles qui lui sont transmises par les assureurs.

Dans ce cas, un courrier, puis un rappel, sont envoyés au titulaire concerné. S'il n'y a pas de réponse ou défaut d'assurance, le dossier est transmis au chef de corps de la zone de police où la personne interrogée est domiciliée. Cependant, selon mes sources, ces dossiers transmis à la zone de police font souvent l'objet de peu de suivi en raison de la charge administrative qu'ils représentent, ce qui permet aux conducteurs en défaut d'assurance de jouir d'une impunité peu propice à les motiver à se remettre en ordre.

En outre, j'ai lu dans une presse récente que, contrairement à M. Vande Lanotte, vous étiez tout à fait favorable à ce système de vignette. Comme j'ai déposé une proposition à ce sujet, je ne puis que vous rejoindre sur cette piste.

'démocratiseren'? Heeft er overleg met de sector plaatsgevonden of zal dat eerlang gebeuren? Volgens welk tijdschema?

01.03 Kattrin Jadin (MR): Het aantal ongevallen met niet-verzekerde auto's is in 2011 met meer dan 10 procent gestegen ten opzichte van 2010. Vaak is het voor de slachtoffers een hele lijdensweg om een schadeloosstelling te krijgen. Touring eist een verscherpte controle, bijvoorbeeld in het kader van de technische keuring – ik heb trouwens een voorstel van resolutie in die zin ingediend – of via een op het voertuig aan te brengen vignet. Daniel Bacquelaine en ikzelf hebben in dat verband een wetsvoorstel ingediend.

Volgens de minister van Economie – die ook bevoegd is inzake verzekeringen – is het vignet geen goede oplossing: het kan vervalst worden, het kost veel geld, er zijn problemen met de leesbaarheid en gespreide betalingen kunnen voor moeilijkheden zorgen. Hij is voorstander van het bestaande systeem, met een controle door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, die de betrokken bestuurder in geval van problemen daarover aanspreekt en indien nodig het dossier overzendt aan de korpschef van de politiezone waar de betrokkene zijn domicilie heeft.

Gelet op de administratieve rompslomp die ze meebrengen, zouden deze dossiers vaak amper opgevolgd worden.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous m'informer des données relatives au suivi des dossiers transmis aux zones de police? Que préconisez-vous comme mesure pour réduire cette proportion de véhicules non assurés sur nos routes?

Bovendien las ik onlangs in de pers dat u zich helemaal kan vinden in zo een vignet.

Heeft u cijfers met betrekking tot de opvolging van de aan de politiezones overgezonden dossiers? Welke maatregelen stelt u voor om het aantal niet-verzekerde voertuigen terug te dringen?

01.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De feiten zijn al geschetst door de collega's.

01.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): L'instauration éventuelle de la vignette a-t-elle déjà fait l'objet d'une concertation avec Assuralia? Cette dernière reste-t-elle opposée à cette approche?

Is er over de al dan niet herinvoering van het vignet intussen overleg geweest met de koepel van verzekeraars, Assuralia? Blijven zij gekant tegen uw voorstel?

Comment le secrétaire d'État pense-t-il pouvoir faire baisser le nombre d'automobilistes non assurés? En faisant en sorte que l'assurance soit vérifiée dans le cadre du contrôle technique? Les automobilistes non assurés qui sont interceptés sont-ils suffisamment sanctionnés? La base de données centrale des véhicules est-elle opérationnelle et peut-elle être utilisée pour détecter les propriétaires de véhicules non assurés?

Welke andere maatregelen kunnen het aantal onverzekerde automobilisten volgens u doen dalen? Kan de controle op verzekering aan de verplichte autokeuring worden gekoppeld?

Worden betrachte onverzekerde automobilisten vandaag wel streng genoeg aangepakt?

Uw voorganger gaf groen licht voor de oprichting van een centrale databank Voertuigen. Is deze databank operationeel? Laat ze toe om eigenaars van niet-verzekerde voertuigen op te sporen?

01.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Diverse maatregelen werden mij voorgesteld om het probleem van de niet-verzekerde voertuigen aan te pakken. Het kleefvignet is daarbij een van de pistes. De bezwaren van de verzekeringssector ertegen zijn mij welbekend.

01.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je connais les objections du secteur des assurances contre la vignette autocollante. Il serait certes possible d'associer le contrôle du respect de l'obligation d'assurance au contrôle technique, mais force est de constater que 10 % des automobilistes ne soumettent pas leur véhicule au contrôle technique alors que les conducteurs en défaut d'assurance ne représentent que 1 à 1,5 %. C'est la raison pour laquelle j'ai l'intention de prendre un ensemble de mesures cohérentes en concertation avec mes collègues de l'Économie, de l'Intérieur et de la Justice.

Ik dank u voor de suggestie om de controle op de niet-verzekering te koppelen aan de autokeuring. Echter, terwijl de niet-naleving van de verzekeringsplicht naar schatting 1 % tot 1,5 % bedraagt, zou dit voor de autokeuring oplopen tot 10 %. Daarom wil ik samen met mijn collega's van Economie, Binnenlandse Zaken en Justitie een coherent geheel van maatregelen nemen om het naleven van zowel de verzekerings- als de keuringsplicht te verhogen. Ik heb mijn administratie dan ook gevraagd om een werkgroep op te richten, om alle betrokken actoren een actieplan voor te stellen.

De controletaken in verband met de eerbiediging van de wetgeving behoren tot de bevoegdheid van de politiediensten, onder toezicht van hun hiërarchie en van het College van procureurs-generaal. Het is dus volledig uitgesloten dat privé-ondernemingen met politionele taken worden belast. De sancties tegenover overtreders behoren tot de bevoegdheid van de rechtbanken of dienen te gebeuren in het kader van administratieve sancties, opgelegd door een overheid. De toegang tot brandstof verbieden is dus ondenkbaar in een rechtsstaat

Le contrôle du respect de la législation incombe aux services

en zou overigens ook kunnen worden bestreden bij het Europees Hof als zijnde in strijd met de vrijhandel in de Europese Unie.

In de loop van dit jaar zal hierin vooruitgang worden gerealiseerd door het project Mobivis van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dit project omvat onder meer de re-engineering van de softwareapplicatie van de DIV, de invoering van de opspoorbaarheid van voertuigen, alsook de oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen, KBV. Door de consultatie van bepaalde gegevens van niet-verzekerde voertuigen door de controlediensten van de KBV kan de strijd op het terrein worden verbeterd. Door kentekenplaatherkenning en terugkoppeling naar de KBV is een onlinebevraging perfect mogelijk.

Juridisch moet er een koninklijk besluit worden getroffen dat de gegevensuitwisseling in het kader van de KBV regelt en een eerste aspect van opspoorbaarheid invoert, namelijk de verplichte registratie van een nieuw voertuig. Operationeel vergt omschakeling naar de kruispuntbank een krachttoer van de betrokken IT-diensten, die zo vlug mogelijk gerealiseerd zal worden. Een actieplan voor bestrijding van niet-verzekerde of niet-gekeurde voertuigen zal worden bedacht door een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende betrokken FOD's of overheidsinstellingen, politiediensten, keuringinstellingen, verzekeringswereld en het College van procureurs-generaal. Daarna zullen deze voorstellen worden voorgelegd aan de ministers van Binnenlandse Zaken, Economie, Justitie en mijzelf.

Dans un premier temps, la vignette d'assurance ne sera que la deuxième option si la première ne donne pas satisfaction. Ce système ne permet pas, à l'usage, un contrôle efficace des véhicules non assurés; il n'est pas aussi efficace qu'un contrôle par la plaque d'immatriculation. De telles vignettes ne donnent pas de garantie absolue de l'existence d'un contrat d'assurance, d'autant plus que cette vignette pourrait faire l'objet d'une contrefaçon. En outre, 98,5 % des conducteurs assurés devraient assumer leur responsabilité pour les infractions d'une infime minorité.

La situation en France démontre que la vignette n'offre pas de solution complètement fiable: malgré ce système, 3 % des véhicules à moteur y circulent sans assurance.

Je rappelle néanmoins que si l'autre système ne donne pas satisfaction, nous serons peut-être contraints de recourir à la vignette.

In de loop van dit jaar zal hiertoe vooruitgang worden gerealiseerd door het project Mobivis.

Het is mij niet duidelijk naar welk pilootproject er werd verwezen. Ik kan u alleszins melden dat de politiezone Turnhout via nummerplaatcontrole heeft aangetoond dat ANPR een nuttig middel is om niet-verzekerde voertuigen te kunnen onderscheppen.

Het ANPR-systeem heeft zeker een meerwaarde voor de politie inzake het opsporen van niet-ingeschreven en niet-verzekerde voertuigen en voor inbreuken betreffende de technische keuring. Momenteel staat het gebruik van een ANPR echter ter discussie door de nieuwe camerawet. Het dossier werd door het kennis- en

de police; les sanctions infligées aux contrevenants relèvent de la compétence des tribunaux ou des autorités administratives. Dans un État de droit, il est impensable d'interdire aux automobilistes de s'approvisionner en carburant et une telle mesure risque par ailleurs d'être attaquée devant la Cour de justice de l'Union européenne.

Le projet Mobivis devrait faciliter la lutte sur le terrain, mais un arrêté royal réglant le volet juridique doit encore être promulgué. Cette conversion représente un véritable tour de force pour les services informatiques et sera concrétisée dans les meilleurs délais.

Un groupe de travail concoctera un plan d'action pour lutter contre les véhicules en défaut d'assurance et de contrôle technique, plan qui sera ensuite soumis aux ministres compétents.

In een eerste fase zal het verzekeringsvignet sowieso maar de tweede optie zijn, als de eerste geen voldoening schenkt. Dit systeem is niet zo efficiënt als een controle via de kentekenplaat. Zo een vignet is geen sluitende garantie dat er ook een verzekeringscontract werd gesloten. Het Franse voorbeeld toont aan dat het vignet niet honderd procent betrouwbaar is.

Il sera possible de réaliser des progrès cette année grâce au projet Mobivis.

À quel projet pilote a-t-il été fait référence? En tout cas, la zone de police de Turnhout a démontré, à travers les contrôles de la plaque d'immatriculation, l'utilité de la reconnaissance automatique de plaques minéralogiques (ANPR) pour l'interception de véhicules non assurés. Le recours à l'ANPR

expertisecentrum Centrex Wegverkeer van de geïntegreerde politie overgemaakt aan het College van procureurs-generaal voor een beslissing.

est actuellement remis en cause à la suite de la nouvelle loi sur les radars. Le dossier a été transmis par la police au Collège des procureurs généraux en vue d'une prise de décision.

Je vous renvoie également à Mme Milquet pour ce qui concerne le suivi des dossiers par les zones de police, à M. Vande Lanotte pour ce qui a trait aux prix des assurances et au fonctionnement du Fonds d'indemnisation automobile, et à Mme Turtelboom pour ce qui concerne le contrôle des véhicules non assurés.

Voor uw andere vragen verwijs ik u naar de ministers Vande Lanotte, Milquet en Turtelboom.

01.06 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb nog steeds de indruk dat wij rondjes draaien, al zegt u nu wel dat Mobivis dit jaar wordt geactiveerd.

01.06 Peter Logghe (VB): L'activation de Mobivis traîne. Peu m'importe que l'on ait recours à une vignette ou à un contrôle de plaque d'immatriculation pourvu que les contrevenants soient exclus du trafic. Un énième groupe de travail sera mis sur pied mais quand remettra-t-il son rapport? Quand un ensemble cohérent de mesures sera-t-il enfin adopté et quand un arrêté royal sera-t-il promulgué?

Ik neem ook nota van uw bezwaren tegen het autovignet. Ik volg u daar voor een stuk, in die zin dat alle mogelijkheden van afficheren, nummerplaatcontrole en dergelijke goed zijn, maar slecht zijn als er geen opsporing en vervolging gebeurt van de niet-verzekerde voertuigen. Of dat nu gebeurt via een autovignet of via nummerplaatcontrole, het zal mij worst wezen zolang ze maar opgespoord worden en uit het verkeer worden genomen. Daarover gaat het, dat is het enige dat wij vragen en wij vragen dat al heel lang.

Ik neem er nota van dat u zegt dat u een werkgroep gaat oprichten om een coherent geheel van maatregelen uit te werken. Ik zou van u graag weten wanneer wij het eerste rapport daarover mogen verwachten. Wanneer komt u naar de commissie met dit coherent geheel van maatregelen?

U zegt ook dat er nog een koninklijk besluit moet worden ingevoerd om de KBV van toepassing te laten worden. Wanneer gaan wij dat eindelijk zien passeren? Wanneer zal er beleidsmatig worden opgetreden? Dit duurt nu al jaren. Het duurt al veel te lang.

01.07 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse très complète et qui contient une série d'éléments "rassurants". Par contre, je n'ai pas l'impression que l'on tourne autour du pot. Que du contraire! Seul petit bémol: il aurait été sympathique de nous communiquer un planning. Il est intéressant de mettre en place des groupes de travail. Mais, il faut se mettre à notre place, nous aimons également obtenir des références. Avez-vous une idée approximative de ce timing?

01.07 Olivier Destrebecq (MR): Uw antwoord stelt mij op een aantal punten gerust. De oprichting van werkgroepen is een interessante piste. Heeft u een idee van het tijdspad dat daarbij gevolgd kan worden?

01.08 Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse exhaustive. Il reste certains éléments, à propos desquels il conviendra d'interroger soit la ministre de la Justice, soit la ministre de l'Intérieur en ce qui concerne le suivi des dossiers.

01.08 Katrin Jadin (MR): Er is geen panacee. Wellicht moeten we het rijden zonder verzekering trachten te voorkomen door verschillende vormen van controle. Als u een vignet invoert, zullen wij u daarin steunen.

Nous sommes face à une problématique, pour laquelle il n'existe aucune solution miracle. Sans doute, plusieurs types de contrôle permettront-ils d'éviter que des conducteurs non assurés circulent sur nos routes avec les conséquences néfastes que cela entraîne.

Monsieur le secrétaire d'État, nous resterons vigilants en la matière.

Si vous envisagez de mettre en place un système de type vignette, nous vous soutiendrons bien évidemment dans cette démarche, car cette mesure mérite d'être examinée en profondeur.

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

02 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onderzoeksresultaten van het Directoraat-generaal Luchtvaart naar de stunt van Tomteterom" (nr. 9631)

02 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les résultats de l'enquête de la Direction générale du Transport aérien sur le coup d'éclat de Tomteterom" (n° 9631)

02.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, in de nieuwe VRT-reeks *Tomteterom* vloog Tom Waes met een Boeing 737. Hij zou daarbij van een lacune in de wetgeving hebben gebruikgemaakt. Waes vloog met de Boeing, met aan boord enkele bv's, enkele uren over het land. Normaal duurt het 20 maanden vooraleer een piloot met een Boeing 737 mag vliegen, maar Waes doorliep de opleiding in amper een paar maanden tijd. De stunt zou legaal zijn.

Leerling-piloten die onder de begeleiding van een instructeur met een tweemotorig vliegtuig leren vliegen, mochten ten tijde van de opname in principe met elk tweemotorig vliegtuig vliegen, klein of groot. Intussen zou het gat in de wetgeving gedicht zijn.

Voor de opdracht moest Waes van Zaventem naar Oostende vliegen en voerde hij zes zogenaamde *touch and go's* mee uit op de luchthaven van Oostende. Hij werd wel door een ervaren piloot bijgestaan. Luchtvaartkenners noemden de stunt nochtans levensgevaarlijk en onverantwoord.

Naar aanleiding van deze stunt verklaarde het Directoraat-Generaal Luchtvaart dat een onderzoek werd gestart. Luchthavenbaas Vanspauwen ontkent dat hij op de hoogte was van de stunt, maar mediaminister Ingrid Lieten sprak dat al tegen.

In de mobiliteitscommissie van het Vlaams Parlement dook ook een mail op waarin de luchthavenchef aan Jetairfly groen licht gaf voor de betrokken trainingsvlucht. Ik citeer: "Ten uitzonderlijke titel verleen ik hierbij toestemming om op maandag 23 mei 2011 tussen 17 u 00 en 18 u 30 plaatselijke tijd een training uit te voeren welke bestaat uit landingen en opstijgingen met een B737-802. Hierbij verleen ik bovendien toelating om de training door de VRT of een videoploeg in opdracht van de VRT te videograferen".

In de commissie voor de Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van 15 februari 2012 bevestigde u het onderzoek van de luchtvaartinspectie. Ik citeer: "Het onderzoek spitste zich toe op drie vragen. Werde de veiligheid in het gedrang gebracht? Zijn er effectief inbreuken tegen de wetgeving gepleegd? Is de juridische interpretatie van de wetgeving door de initiatiefnemers en het DGLV gelijklopend?"

Mijnheer de staatssecretaris, werd de veiligheid in het gedrang

02.01 Tanguy Veys (VB): Une lacune de la législation a permis à Tom Waes d'effectuer pour l'émission *Tomteterom* un vol en Boeing 737 de Bruxelles à Ostende après un mois de formation seulement. Pour les connaisseurs, ce tour de force relève de l'inconscience.

La sécurité a-t-elle été menacée? La loi a-t-elle été enfreinte? Les personnes responsables de l'incartade de Tom Waes interprètent-ils la législation de la même manière que la Direction générale du Transport aérien (DGTA)? Les aéroports et les administrations communales étaient-ils au courant? Tom Waes a-t-il vraiment effectué le toucher lui-même?

gebracht? Zo ja, in welke zin en welke maatregelen werden genomen? Zijn er daadwerkelijk inbreuken tegen de wetgeving gepleegd? Zo ja, in welke zin en welke maatregelen werden genomen? Is de juridische interpretatie van de wetgeving door de initiatiefnemers en het DGLV gelijklopend? Zo nee, in welke zin en welke maatregelen werden genomen? In hoeverre werd achterhaald of Tom Waes zelf de *touch down* in Oostende en de landing in Zaventem, na amper één maand opleiding, heeft uitgevoerd? Om de mediasfeer een beetje te doorprikken, mocht dit het geval zijn.

Is dat verantwoord en is het wettelijk? In hoeverre is zo'n stunt toegelaten, ook met instructeur? In hoeverre waren alle betrokken diensten, de luchtvaart, de luchtcontrole, de beide stadsbesturen, de luchthavenleiding, van het echte gebeuren op de hoogte? Langs welke weg werden zij ingelicht? Indien ze onwetend waren, waar begint de aansprakelijkheid van de touroperator en de VRT?

02.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, aangezien deze aangelegenheid momenteel het voorwerp uitmaakt van een onderzoek door de Luchtvaartinspectie zult u begrijpen dat ik mij, gelet op de geheimhoudingsplicht van dit onderzoek, niet ten gronde kan uitlaten over deze aangelegenheid.

Ik beperk mij dan ook door te zeggen dat de interpretatie van de wetgeving door het Directoraat-Generaal Luchtvaart niet volledig overeenstemt met deze van de juridische diensten van Jetairfly. Dit is de reden waarom alle betrokkenen verhoord worden door de Luchtvaartinspectie die alle elementen inzamelt met het oog op een mogelijke verbalisering en indiening bij het parket. Het DGLV kwam louter toevallig vlak vóór de vlucht in kennis van het voornemen met betrekking tot deze vlucht en ontraadde de uitvoering ervan aan Jetairfly. Het is mij niet bekend of andere instanties op de hoogte waren.

02.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: L'inspection aéronautique examine ce dossier. Eu égard à la confidentialité de l'enquête, je ne puis vous transmettre de plus amples informations. L'interprétation de la législation par la DGTA ne correspond pas tout à fait à celle de Jetairfly. Toutes les personnes concernées sont entendues. Le cas échéant, un procès-verbal sera dressé et transmis au parquet. La DGTA, qui avait fortuitement appris l'existence de ce plan juste avant le vol, a catégoriquement déconseillé sa mise en oeuvre auprès de Jetairfly.

02.03 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik kan begrijpen dat u zich moeilijk kunt uitlaten over deze zaak tot zolang het onderzoek loopt. Hebt u er enig zicht op wanneer het onderzoek zal worden afgerond? Zal het Directoraat-Generaal Luchtvaart de resultaten beschikbaar stellen? Hebt u hier weet van?

02.03 **Tanguy Veys** (VB): Le secrétaire d'État sait-il quand l'enquête sera terminée?

Mijnheer de staatssecretaris, ik zal hierop zeker nog terugkomen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

03 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het dalend aantal controles van vrachtwagens ondanks de stijging van het aantal vrachtwagens" (nr. 9650)**

03 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la diminution des contrôles de poids lourds malgré leur nombre en augmentation" (n° 9650)**

03.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, er rijden elke dag zo'n 100.000 vrachtwagens op de Belgische wegen. Het is de FOD Mobiliteit die de vrachtwagens van de weg haalt om te controleren of ze de rij- en rusttijden wel respecteren en of ze hun lading wel goed hebben verdeeld. De overheid heeft in 2010 echter zo'n 9.000 vrachtwagens minder gecontroleerd dan in 2008, een daling met 20 %. Van de 45.601 controles in 2008 bleven er in 2010 nog maar 36.654 over en dat terwijl het aantal vrachtwagens op de Belgische wegen in dezelfde periode toenam. Ook het aantal controleurs is gedaald, van 80 naar 50. Het aantal betrapte chauffeurs is dan ook gedaald van 5.485 naar 4.049.

De federale wegpolitie controleert ook vrachtwagens maar zou daar geen cijfers over bekendmaken. Het Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid, BIVV, is nochtans voorstander van meer controles omdat – ik citeer – “de kans op dodelijke afloop na een ongeval met vrachtwagens veel groter is”. De transportbond Febetra hoopt dat de Belgische vrachtwagens niet de dupe zijn van het verminderd aantal controles. Ik citeer Febetra: “België is een belangrijk transitland dus moeten ook buitenlandse chauffeurs gecontroleerd worden langs de weg al zijn wij ook niet tegen controles op bedrijventerreinen want dat bespaart tijd voor de chauffeurs”. In het licht van deze problematiek wil ik er ook op wijzen dat uw collega, de staatssecretaris voor Fraudebestrijding, ook zelf wordt geconfronteerd met de problematiek van de buitenlandse chauffeurs op het Belgische wegennet. Mogelijks kunnen die controles daar dus zeker een aspect van zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verklaart u de daling van het aantal controles en controleurs? Welke maatregelen werden genomen om, gelet op de stijging van het aantal vrachtwagens, ook het aantal controles van vrachtwagens te doen toenemen en niet te doen dalen? Welke maatregelen werden genomen om, gelet op de stijging van het aantal vrachtwagens, ook het aantal controleurs van vrachtwagens te doen toenemen en niet te doen dalen? Beschikt u over recente cijfers van de controles van vrachtwagens door de federale wegpolitie? Zo ja, welke zijn die? Wat is uw analyse daarvan? Zo neen, waarom niet? Welke maatregelen werden er genomen?

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Vooreerst wens ik duidelijk te stellen dat de verkeersveiligheid een topprioriteit van mijn beleid is. Controles moeten dan ook leiden tot een verbetering ervan. Ik wens er wel op te wijzen dat de terugval van het aantal controles niet alleen te wijten is aan de daling van de personeelsbezetting van de controledienst van de directie Wegverkeer van de FOD Mobiliteit en Vervoer. In de loop van 2009, 2010 en 2011 werden onder meer zware inspanningen geleverd om de kennis en specialisatie van de controleurs op een vrij hoog niveau te brengen. Controles in diepgang nemen ook veel meer tijd in beslag dan vroeger.

Enkele maatregelen werden genomen om, ondanks de personeelsbezetting van het personeel van de controledienst, in efficiëntere controles te voorzien. Ten eerste, men kan evenzeer een goed handhavingsbeleid hebben door te werken aan kwalitatief hoogstaande en strikt doelgerichte controles, wat ook met minder mankracht kan. Ten tweede, de controledienst van de FOD is dan ook volop bezig met de ontwikkeling van een systeem van *risk rating* dat zal toelaten de controles toe te spitsen op de hardleerse Belgische en buitenlandse transporteurs die de regels niet naleven. Ten derde,

03.01 Tanguy Veys (VB): Le SPF Mobilité vérifie si les camions ont été chargés correctement et si les chauffeurs respectent leurs temps de conduite et de repos. Entre 2008 et 2010, le nombre de contrôles a baissé à vue d'œil en raison de la diminution du nombre de contrôleurs. Le nombre de chauffeurs pris en infraction a également diminué. La police fédérale de la route contrôle également les camions mais ne diffuserait pas de chiffres à ce sujet. Le secrétaire d'État dispose-t-il de ces chiffres?

La fédération de transporteurs Febetra plaide pour le maintien des contrôles de camions étrangers sur la route bien que les contrôles sur les sites industriels permettent aux routiers belges de gagner du temps.

Pourquoi le nombre de contrôleurs a-t-il diminué? Leur nombre ne devrait-il pas précisément augmenter compte tenu de l'extension continue du transport routier de marchandises?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: La sécurité routière fait partie des principales priorités de ma politique et les contrôles doivent permettre de la renforcer. La diminution du nombre de contrôles n'est pas uniquement due à la diminution des effectifs, mais également au fait que les contrôles sont menés de manière plus approfondie et durent donc plus longtemps.

Nous avons pris des mesures censées permettre d'effectuer des contrôles plus efficaces avec moins de personnel. Nous nous sommes employés à élaborer des contrôles de qualité et au ciblage strictement défini. Le service de

internationale samenwerking biedt ook kansen om ervaringen op het vlak van *risk rating* uit te wisselen en toe te passen. Deze rationelere aanpak komt niet alleen de controledienst zelf ten goede maar ook transporteurs die correct werken en dus liever ongemoeid gelaten moeten worden. Ten vierde, naast dit rationaliseringselement worden er verdere inspanningen geleverd om de kennis van de controleurs op peil te houden en te versterken zodat zij doeltreffend de zware fraudegevallen kunnen detecteren. Controleurs van de directie Wegvervoer van de FOD Mobiliteit beschikken over een meertalig lexicon en over formulieren in meerdere talen waardoor het contact met de buitenlandse chauffeurs vergemakkelijkt wordt.

Een eerste actieplan tot samenwerking van diverse korpsen werd op 20 november 2001 ondertekend. In het raam van dat plan wordt er per maand tenminste een gemeenschappelijke controleactie op de weg georganiseerd in enkele provincies. Dit geeft een minimum van 108 gemeenschappelijke controleacties per jaar.

Het controleren op zwaar vervoer is slechts een deel van de activiteiten van de federale politie die jaarlijks bekijkt hoeveel capaciteit zij in elk van de fenomenen van verkeersveiligheid moet en kan besteden na analyse van de planningsfase binnen haar strategisch plan federale wegpolitie 2010-2012 en de daaraan gekoppelde doelstellingen en actieplannen. Vermits de capaciteit van de federale politie limitatief is, moet zij natuurlijk prioriteiten stellen. Zwaar vervoer is een van die prioriteiten. Haar twee specialistennetwerken zwaar vervoer Taco en zwaar vervoer ladingszekering, die hun echte doorstart hebben gekend in 2010, geven deze voorrang zeker ook aan. Zij voeren regelmatig gezamenlijke acties uit en behalen mooie resultaten.

U vindt als bijlage de cijfers van de controles. Het aantal gecontroleerde vrachtwagens scoort in manuele telling en wordt dus niet bijgehouden.

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

Wanneer wij de cijfers van het aantal controles bekijken, is het duidelijk dat u, tegenover die dalende trend van het aantal controles en controleurs, wel een aantal argumenten vooropstelt. Zeggen dat de kwaliteitscontrole nu hoogstaand is en dat er samenwerking en rationalisatie is, wekt echter de indruk dat het vroeger niet efficiënt of hoogwaardig gebeurde en dat een bende prutsers op de baan controles deden. Ik ga ervan uit dat dit toen niet het geval was.

Wat het aspect vorming betreft, moet er natuurlijk altijd een

contrôle du SPF développe actuellement un système d'évaluation des risques (*risk rating*) qui permettra de cibler les transporteurs belges et étrangers récalcitrants. Nous procédons en la matière à des échanges internationaux d'expertises.

Cette approche est en outre bénéfique pour les transporteurs qui travaillent correctement et qu'il vaut mieux laisser tranquilles.

Les contrôleurs apprennent à détecter efficacement les fraudes graves. Ils disposent d'un lexique et d'un formulaire multilingues qui facilitent le contact avec les chauffeurs étrangers.

Un premier plan d'action visant la collaboration de différents corps a été signé. En vertu de ce plan, au moins une action de contrôle commune doit être organisée tous les mois sur le réseau routier dans quelques provinces.

Le contrôle des poids lourds ne constitue qu'une partie des activités prioritaires de la police fédérale qui détermine annuellement le temps qu'elle peut consacrer à chacun des aspects de la sécurité routière. Les réseaux spécialisés de trafic lourd mettent également l'accent sur cet aspect. Ils mènent régulièrement des actions communes et obtiennent de beaux résultats. Je transmettrai les chiffres des contrôles, bien que le nombre de camions contrôlés ne soit pas recensé.

03.03 Tanguy Veys (VB): Je suppose que les contrôles sont aujourd'hui plus ciblés, mais je considère également que les fraudeurs étaient moins nombreux sur la route par le passé. Je ne puis m'empêcher de penser que malgré les nombreuses belles paroles, il s'agit d'une opération d'économie. Je le déplore étant donné que le ministre affirme que la sécurité routière est une priorité

actualisatie komen, nieuwe technieken worden aangeleerd, er moet worden ingespeeld op nieuwe tendensen en dies meer, maar ik denk toch dat u hier veel argumenten hebt opgesomd die moeten verdoezelen dat het gewoon om een besparingsoperatie gaat.

importante. Je souhaiterais dès lors que le nombre de contrôles soit augmenté.

Ik betreur dat omdat u bij de inleiding zelf hebt gezegd dat verkeersveiligheid voor u een topprioriteit is. Ik zou dat ook graag op het terrein zien, en zien dat die controles en het aantal controleurs opnieuw worden opgedreven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het KB tot aanpassing van de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg of per spoor" (nr. 9677)**

04 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'arrêté royal portant adaptation au progrès scientifique et technique de la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer" (n° 9677)**

04.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het *Belgisch Staatsblad* verschijnt niet meer op papier en is sowieso saaie lectuur, maar een aandachtige lezer heeft mij gesignaleerd dat op 17 februari 2012 onder toezicht van de FOD Mobiliteit en Vervoer een koninklijk besluit tot aanpassing van de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg of per spoor is verschenen. Ik heb u daarvan de details bezorgd.

04.01 **Tanguy Veys** (VB): Le *Moniteur belge* a publié un arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer. Selon l'article 9, les marchandises pourvues d'une marque UN font l'objet d'épreuves et d'inspections.

In artikel 9 van dat koninklijk besluit wordt gesteld, en ik citeer: "Op de IBC's die van het UN-kenmerk voorzien zijn, worden de beproevingen en de inspecties uitgevoerd."

Qu'entend-t-on exactement par le néerlandais 'beproevingen'? Ne s'agit-il pas d'une erreur de traduction du français 'épreuves'? N'est-il pas question de "proeven"? Comment résoudre la question?

Wat moeten wij begrijpen onder beproevingen? In de Franstalige versie blijkt het te gaan om een letterlijke vertaling van artikel 9, waarin wordt gesteld: "sur les GRV, pourvus d'une marque UN, les épreuves et les inspections sont effectuées."

De letterlijke vertaling van épreuves is beproevingen, maar het is duidelijk dat het gaat om proeven. De foutieve vertaling is blijkbaar ook aan de ondertekenaars van het betrokken koninklijk besluit ontsnapt. Ik som ze op: vanwege koning Albert II, de vice-eerste minister en minister van Financiën Steven Vanackere, de vice-eerste minister en minister van Economie Johan Vande Lanotte, de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken Joëlle Milquet en uzelf als staatssecretaris van Mobiliteit.

Hoe verklaart u dat de foutieve vertaling alsnog in de definitieve tekst is geslopen?

Heeft dat gevolgen voor de toepassing van het betrokken koninklijk besluit?

Hebt u maatregelen genomen?

04.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, de vertaling van het woord *épreuve* naar beproeving in artikel 9 van het voornoemde koninklijk besluit van 17 februari 2012 betreft geen foutieve letterlijke vertaling van het Frans naar het Nederlands, maar heeft als grondslag een geharmoniseerd taalgebruik tussen de diverse regelgeving.

De technische terminologie van ADR, het Europees verdrag betreffende internationaal vervoer van gevaarlijke goederen op de weg, wordt in het vermelde koninklijk besluit gerespecteerd om een verwarring te vermijden. Ik verwijs in het bijzonder naar de terminologie van hoofdstuk 6, punt 5 van ADR aangaande de constructie van IBC's waarop het vermelde artikel 9 betrekking heeft, in het bijzonder paragraaf 6.5.4, beproeving type homologaties en inspecties. De vertaling van *épreuve* naar beproeving zorgt tevens voor een harmonisatie tussen de Belgische vertaling en die van Nederland van de officiële Franstalige ADR-teksten.

Er wordt steeds gestreefd naar een eenduidige vertaling naar het Nederlands van de gehanteerde definities en de chemische stofnamen om internationaal transport tussen beide landen te vereenvoudigen. Het bilateraal akkoord 3582 tussen België en Nederland betreffende het gebruik van de Nederlandse taal in het internationale ADR-vervoersdocument steunt eenduidig taalgebruik. In diverse andere definities in hoofdstuk 1.1 van ADR komt overigens om die reden een zelfde vertaling naar voren. Zo wordt *la pression d'épreuve* vertaald als de proevingsdruk in plaats van de testdruk of de proefdruk.

In het vertaalwoordenboek van Van Dale F/NL wordt *l'épreuve* zuiver taalkundig vertaald als de test of de proef. De beproeving wordt eveneens verklaard als de proef of toetsing in de zin van praktische uitvoering van een proef. Dat is precies wat wordt beschreven in hoofdstuk 6 punt 5 van ADR, waarop het artikel 9 van het voormelde KB van 2012 betrekking heeft. Hierdoor omschrijft de Nederlandse vertaling preciezer dan de UNECE vastgestelde Franstalige terminologie wat wordt beoogd.

04.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik dank u voor het antwoord.

Ik begrijp dat het ook van belang is dat er sprake is van een harmonisatie, wanneer men in ADR bepaalde termen hanteert, die in latere teksten die ernaar verwijzen, gelijklopend zijn.

Ik ben natuurlijk geen taalkundige, maar ik heb de indruk dat men voor de duidelijkheid – en dit is ook belangrijk – moet zorgen voor een zekere harmonisatie. Men zou beter van proeven of testen spreken in plaats van beproevingen. Het is niet omdat men vastgesteld heeft dat in het verleden foutieve vertalingen in ADR geslopen zijn of vertalingen die beter zouden kunnen, dat men daarom opnieuw in de fout moet vervallen.

Het is natuurlijk gemakkelijker alles bij het oude te laten, dan ADR aan te passen. Mocht men ooit die regelgeving aanpassen, kan men van de gelegenheid gebruikmaken om de termen proeven en testen in te voegen. Duidelijkheid is belangrijk en niet alleen harmonisatie; een en ander mag men ook niet doordrijven tot in het absurde.

04.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Il s'agit non pas d'une erreur de traduction mais d'une harmonisation de l'emploi des langues entre les différentes réglementations. La terminologie technique du traité européen concernant le transport international des marchandises dangereuses par route doit être respectée dans l'arrêté royal pour éviter toute confusion. Cette formulation a aussi pour but d'harmoniser la traduction belge et néerlandaise des textes officiels en français.

04.03 **Tanguy Veys** (VB): Une harmonisation est importante, je n'en disconviens pas, mais il y a une différence entre des épreuves et des mises à l'épreuve. Cette erreur devra être corrigée lors d'une éventuelle modification de la réglementation.

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

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invloed van het weer op het aantal verkeersongevallen" (nr. 9710)

05 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'influence des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents de la route" (n° 9710)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het toeval wil dat ook de discussie omtrent de invloed van het weer op het aantal verkeersongevallen door het BIVV werd aangehaald om erop te wijzen dat het aantal verkeersongevallen vorig jaar is toegenomen.

In verband met de cijfers moeten toch een aantal kanttekeningen worden gemaakt. In een provincie als Antwerpen is het aantal verkeersongevallen toegenomen terwijl dit in Oost-Vlaanderen is gedaald. Dit zou de indruk kunnen wekken dat het weer ernstig verschilt in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Ik durf dit toch te betwisten al is het altijd mogelijk dat de mensen in Antwerpen wat negatiever, norser en mistroostiger zijn, wat hun rijgedrag eventueel kan beïnvloeden.

Wie ook van oordeel is dat het weer een invloed heeft op het aantal verkeersongevallen is de automobilistenvereniging Touring. Zij stelt dat dit blijkt uit buitenlands onderzoek. Ik heb zelf een poging gedaan om dit in kaart te brengen. Zij verwijst onder andere naar verscheidene onderzoeken in Nederland van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek, uw eigen steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken van de federale overheidsdienst Economie, Via Secura van het BIVV en het onderzoek van professor Tom Breys van de Universiteit Hasselt "*Studying the Effect of Weather Conditions on Daily Crash Counts Using a Discrete Time Series Model*".

Mijnheer de staatssecretaris, op basis daarvan stelt Touring dat de kans op een ongeval verdubbelt als het regent. Touring wil daarom dat de personen die auto leren rijden een aantal proeven bij regenweer moeten afleggen. Bestuurders moeten volgens hen ook beter worden geïnformeerd over de gevaren van het rijden bij regenweer. De automobilistenvereniging wil ten slotte dat er ook in België meer onderzoek wordt gedaan naar de precieze oorzaken van ongevallen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb volgende vragen. In welke mate deelt u de analyse en de voorstellen van Touring? Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het BIVV zegt dat het leggen van rechtstreekse verbanden tussen weersomstandigheden en verkeersongevallen niet altijd evident is. Onderzoek toont bijvoorbeeld aan dat sneeuw het ongevalrisico doet afnemen door voorzigtiger rijgedrag en minder onervaren bestuurders op de weg

05.01 Tanguy Veys (VB): L'IBSR comme Touring disent que la météo a une influence sur le nombre d'accidents qui surviennent sur nos routes. Touring s'appuie sur plusieurs études étrangères selon lesquelles le risque d'accident passe du simple au double en cas de pluie. Il conviendrait d'améliorer l'information des conducteurs. Touring demande que notre pays mène lui aussi des études pour identifier les causes précises des accidents.

Quelle suite le secrétaire d'État réservera-t-il aux analyses et aux propositions de Touring?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: L'IBSR indique que le lien entre météo et accidents de la route est loin d'être évident dans tous les cas. Ainsi,

terwijl het omgekeerde geldt voor regen. Mist zou dan weer leiden tot een verhoogde ernst van verkeersongevallen.

Momenteel voorziet bijlage 5 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs waarin de proeven voor het praktische examens opgesomd staan, niet in een specifieke proef bij regenweer. Wanneer het echter regent tijdens het examen, moet de kandidaat wel kunnen aantonen dat hij in staat is te rijden bij regenweer, aangezien hij zijn rijvaardigheid moet bewijzen.

Ik ben niet van plan om de bestaande wetgeving op dat punt aan te passen, vermits de weersomstandigheden nu eenmaal nooit vastliggen. Het is onmogelijk om bij het organiseren van een examen rekening te houden met een onzekere factor als de meteorologische omstandigheden.

Ten slotte, er is niet voorzien in verplichte inhoud van de rijopleiding. De rij-instructeur of rijbegeleider leert de kandidaat-bestuurder rijvaardigheden en rijgedragingen aan die de kandidaat zich gaandeweg eigen maakt en die tijdens het examen worden getoetst. Normaliter zal elke kandidaat-bestuurder tijdens de rijopleiding meermaals in regenweer rijden, gezien het eerder natte Belgische klimaat.

Inzetten op sensibilisering om te wijzen op de gevaren bij bepaalde weersomstandigheden, lijkt mij zinvol, bijvoorbeeld op momenten met slechte zichtbaarheid. Dit kan via de dynamische verkeersborden. Ook sta ik achter een diepteonderzoek van de verkeersongevallen dat tot doel heeft de dieperliggende oorzaken van ongevallen te achterhalen, om zodoende ongevallen in de toekomst te vermijden of minstens de ernst ervan te beperken. Ook wijzen heel wat studies reeds op de negatieve invloed van regenweer, zodat ik denk dat voor dit aspect vooral moet worden gezocht naar oplossingen via een verhoogde sensibilisering en een goede infrastructuur.

05.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik ga ermee akkoord dat zeker op het vlak van sensibilisering en weginfrastructuur een aantal initiatieven kan worden genomen om te vermijden dat bij regenweer het aantal ongevallen verdubbelt.

In verband met het rijexamen en de proeven voor het behalen van het rijbewijs, bij een antislipcursus worden omstandigheden gecreëerd, ook al regent het niet, waardoor de bestuurder geconfronteerd wordt met een nat wegdek. Ik zeg nu niet dat men immense regenzones moet creëren op het terrein waar het rijexamen wordt afgelegd. Men zou kunnen nagaan in welke mate in het buitenland wel met dergelijke omstandigheden wordt gewerkt. Misschien kan men de mosterd halen in het buitenland.

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

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit,

en cas de neige, le risque d'accident diminue car les conducteurs sont plus prudents.

Actuellement, l'examen pour l'obtention du permis de conduire ne prévoit pas d'épreuve spéciale par temps de pluie et je n'ai aucune intention de modifier l'arrêté royal en la matière. Un facteur aussi incertain que les conditions météorologiques est en effet impossible à prendre en considération dans le cadre de cet examen. De même, l'apprentissage à la conduite n'inclut aucune obligation à ce sujet, mais il va de soi que dans notre pays, tout candidat au permis de conduire risque de devoir conduire sous la pluie pendant son apprentissage.

Il me semble en revanche pertinent de diffuser des informations utiles sur les dangers que comporte la conduite d'un véhicule dans certaines conditions météorologiques. Des panneaux à messages variables pourraient par exemple être utilisés à cet effet. Je suis en outre favorable à une étude sur les causes sous-jacentes des accidents de la route. Nous devons tenter de prévenir les accidents de la route par temps de pluie en veillant à la qualité des infrastructures et en renforçant la sensibilisation des automobilistes.

05.03 Tanguy Veys (VB): Les conditions de conduite sur route mouillée sont reproduites dans le cadre de cours antiglisse et il serait peut-être utile de voir si une simulation similaire ne pourrait pas être organisée lors de l'examen pour l'obtention du permis de conduire.

toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verplichte reservebril voor het veiligheidspersoneel van de NMBS-Groep" (nr. 9717)

06 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'obligation pour le personnel de sécurité du Groupe SNCB de posséder une paire de lunettes de réserve" (n° 9717)

06.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, over de verplichte veiligheidsbril heb ik al bij minister Magnette aangeklopt, maar ik heb niet echt een antwoord gekregen. U bent misschien de meest geschikte persoon om op deze vragen te antwoorden.

Volgens een ministerieel besluit van 9 juni 2009 getiteld "Aanneming bestek voor het veiligheidspersoneel" en een koninklijk besluit van 15 mei 2011 getiteld "Bepaling vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel" moeten werknemers die een veiligheidsfunctie bekleden en die brildrager zijn steeds een reservebril bij hebben.

Ik citeer: "Dwingend voorschrift voor bril- en lensdragers: steeds een reservebril ter beschikking hebben. Indien de drager zich in een situatie bevindt waarin hij in de onmogelijkheid verkeert om zijn bril of lenzen te gebruiken wegens een breuk, een verlies en dergelijke meer, moet de uitoefening van de veiligheidsfunctie onmiddellijk worden stopgezet."

De NMBS was niet echt blij dat te vernemen, want er hangt natuurlijk een kostenplaatje aan. Daarom heeft de NMBS gemeend om een afwijking te kunnen vragen.

De NMBS-Groep heeft bij monde van haar woordvoester Leen Uyterhoeven verklaard, ik citeer: "Zowat iedereen bij de NMBS valt onder de noemer veiligheidspersoneel. Als we voor alle brildragers in een reserve-exemplaar moeten voorzien, kost ons dat bijna een half miljoen euro."

De NMBS-Groep zou daarom aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, dus aan u, om een uitzondering vragen.

Het is wel een beetje vreemd om dat te lezen, zeker omdat in alle documenten van de NMBS en ook van de bevoegde minister van Overheidsbedrijven staat dat de veiligheid van het spoor een topprioriteit is. Blijkbaar zou dat half miljoen euro te veel zijn. Misschien kan er wat geknaagd worden aan de toplonen van sommige CEO's van de NMBS-Groep.

Mijnheer de staatssecretaris, specifiek wat uw bevoegdheid aangaat, had ik graag vernomen in hoeverre u reeds aangesproken werd door een dergelijke vraag van de NMBS.

Deelt u het standpunt van de NMBS-Groep dat er een uitzondering toegestaan moet worden voor het veiligheidspersoneel bij de NMBS? Zo ja, wat is uw motivatie daaromtrent en welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

06.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, het koninklijk besluit van 15 mei 2011 en het

06.01 **Tanguy Veys** (VB): En vertu d'un arrêté ministériel du 9 juin 2009 et d'un arrêté royal du 15 mai 2011, les membres du personnel de sécurité porteurs de lunettes doivent avoir une paire de lunettes de rechange à leur disposition à tout moment. Or le Groupe SNCB estime que cette mesure est trop onéreuse et entend solliciter une dérogation à cette règle.

Le secrétaire d'État partage-t-il la position du Groupe SNCB qu'une exception devrait être admise pour le personnel de sécurité de la SNCB? Pour quels motifs? Quelles mesures ont été prises?

06.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Les arrêtés royal

ministerieel besluit van 9 juni 2009 zijn van toepassing op de spoorwegondernemingen en op de beheerder van de infrastructuur. De NMBS-Holding is dus niet bij dat dossier betrokken. Men kan zich dan ook verbazen over de verklaringen van haar woordvoester.

Ik kan niet de mening delen van een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder die verklaart de door de Staat uitgevaardigde regels niet te willen toepassen. De huidige regelgeving inzake de eisen die van toepassing zijn op veiligheidspersoneel onderscheidt drie types van veiligheidspersoneel: treinbestuurders, treinbegeleiders en personeel dat een andere veiligheidsfunctie uitoefent.

Voor de eerste twee categorieën bepaalt de regelgeving dat voor de drager van een bril of van lenzen steeds een reserve-exemplaar voorhanden moet zijn. Voor de derde categorie is deze verplichting versoepeld. Bij gebrek aan een reserve-exemplaar moet de veiligheidsfunctie onmiddellijk worden stopgezet indien het personeelslid zich bevindt in een toestand waarin het onmogelijk is een bril of lenzen te gebruiken zoals door breuk of verlies.

Ik weiger dit dossier louter vanuit het economische standpunt te benaderen. Veiligheid heeft inderdaad een prijs, maar ik zal nooit voorrang geven aan financiële elementen boven de veiligheid van het spoor. De kwestie van de eisen die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel kan dus niet worden herleid tot de kostprijs van reservebrillen.

et ministériel s'appliquent aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure.

La réglementation distingue trois types de personnel exerçant une fonction de sécurité: les conducteurs de trains, les accompagnateurs de trains et le personnel exerçant une autre fonction de sécurité. Les membres du personnel des deux premières catégories et qui sont porteurs de lunettes ou de lentilles doivent posséder une paire de rechange. Cette obligation est allégée pour la troisième catégorie. Lorsqu'une paire de rechange n'est pas disponible, les intéressés doivent cesser sur-le-champ d'effectuer toute tâche de sécurité. Jamais je ne ferai passer des éléments financiers avant la sécurité du rail. Il est donc exclu de ramener cette question au coût des lunettes de rechange.

06.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord. U pleit er terecht voor dat niet enkel met economische elementen wordt rekening gehouden wanneer het gaat om veiligheid. Als ik zie welke budgetten nu al naar veiligheid op het spoor gaan, kan ik mij trouwens moeilijk voorstellen dat een extra bril voor het NMBS-personeel een bezwaar kan zijn.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vakbekwaamheid van vracht- en buschauffeurs" (nr. 9815)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vakbekwaamheid van vracht- en buschauffeurs" (nr. 9828)

- van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nascholing van vrachtwagenschauffeurs" (nr. 10415)

07 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les aptitudes professionnelles des chauffeurs de bus et de camion" (n° 9815)

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les aptitudes professionnelles des chauffeurs de bus et de camion"

(n° 9828)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la formation continue des chauffeurs de poids lourds" (n° 10415)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, door de steeds toenemende groei van het zwaar vervoer op de Europese wegen en de grote impact ervan op de algemene verkeersveiligheid heeft Europa reeds een hele tijd geleden een aantal maatregelen genomen om de opleiding van bus- en vrachtwagenbestuurders aan een gemeenschappelijk minimumniveau te laten voldoen.

Met de richtlijn uit 2003 wilde men de kwaliteit van de bestuurders in het beroeps-, goederen- en personenvervoer over de weg garanderen door examens in te lassen inzake de basiskwalificatie en een systeem van nascholing tijdens de uitoefening van het beroep. De richtlijn werd omgezet in Belgisch recht in het koninklijk besluit van 4 mei 2007. Dat KB bepaalt dat vanaf 10 september 2008 bestuurders van voertuigen van groep D, de bestuurders van autobussen en autocars, moeten voldoen aan de nieuwe reglementering inzake vakbekwaamheid, indien zij beroepsvervoer uitvoeren.

Vanaf 10 september 2009 gelden dezelfde vereisten voor bestuurders van voertuigen van groep C, de vrachtwagenbestuurders. Bestuurders die hun rijbewijs van groep D of groep C vóór 9 september 2008 respectievelijk 9 september 2009 hebben behaald, zijn vrijgesteld van de nieuwe reglementering inzake vakbekwaamheid tot 10 september 2015 respectievelijk 10 september 2016. Daarna moeten die personen wel voldoen aan de vakbekwaamheid, maar enkel door het volgen van de nascholing. Daarbij rijzen nu een aantal problemen.

De nascholingscursus betreft een lessenreeks van 35 uur, te volgen in vijf lessenreeksen van telkens zeven uur. 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 heeft verzameld binnen een periode van vijf jaar. Met het KB van 25 januari 2011 werd die periode opgetrokken naar zeven jaar. Uw voorganger wilde daarmee tegemoetkomen aan de ongerustheid die er heerste onder de opleidingsinstellingen over het in de praktijk brengen van die wettelijke bepalingen. Meer concreet vreesden de opleidingsinstellingen een grote toestroom van bestuurders tegen de deadline van 2015, respectievelijk 2016, die maar moeilijk zou kunnen worden opgevangen.

Vandaag is er opnieuw ongerustheid over het halen van de deadlines in het kader van de nascholing. Volgens tussentijdse resultaten zou sinds 2008 slechts 6 % van de opleidingen gegeven zijn, terwijl reeds 28 % van de tijd is verstreken. Ook de bekommernis over het aantal en de aard van de modules die mogen worden aangeboden, het aantal instructeurs en de beperking van het aantal modules dat zij mogen geven, wordt herhaald.

Tot slot blijken veel vrachtwagenchauffeurs nog steeds niet op de hoogte van het feit dat zij de nascholing moeten volgen. Ik herhaal hiermee eigenlijk een vraag uit december 2010 aan uw voorganger

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'Europe a pris plusieurs mesures pour veiller à ce que la formation des conducteurs de camions et de bus repose sur un niveau minimum commun.

Quel pourcentage des recyclages obligatoires a déjà été donné? Avons-nous des raisons de nous inquiéter? Le calendrier prévu pourra-t-il être respecté? Combien d'instructeurs agréés donnent ces cours? Combien de modules peuvent-ils donner? Combien de modules sont proposés? Une extension est-elle souhaitable?

Schouppe. Daaruit is onder andere de verlenging van de periode tot zeven jaar voortgevloeid. Vandaag zijn er dus echter opnieuw problemen.

Ik heb de volgende vragen.

Hoeveel percent van alle te geven nascholingen is er vandaag al gegeven? Vindt u dat percentage een reden voor ongerustheid? Kunnen de deadlines nog gehaald worden? Hoeveel erkende instructeurs zijn er? Hoeveel modules mogen zij gemiddeld genomen geven? Is dat aantal voldoende? Hoeveel modules worden er aangeboden? Is het wenselijk dat het aantal modules en de invulling ervan uitgebreid zouden worden?

Acht u een aantal richtinggevende maatregelen, bijvoorbeeld het behalen van de vakbekwaamheid afhankelijk van de leeftijd, zoals in andere landen het geval is, nodig om de bijscholing beter in de tijd te kunnen spreiden?

Acht u het nodig dat de overheid een extra campagne houdt om de vakbekwaamheid meer algemeen bekend te maken, al dan niet in samenwerking met de sectoren?

07.02 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer Van den Bergh, bedankt voor uw prima inleiding.

Mijnheer de staatssecretaris, ik ondervroeg uw voorganger Etienne Schouppe al meermaals over de bijkomende opleidingen voor vakbekwaamheid omdat ik denk dat er daadwerkelijk een bottleneckeffect zal ontstaan, ook omdat niet in een fasering is voorzien om die opleidingen in te voeren.

De antwoorden van de heer Schouppe kwamen er meestal op neer dat hij zich absoluut geen zorgen maakte, dat het allemaal in orde kwam, dat er geen enkel probleem was, dat er voldoende opleidingscentra en voldoende instructeurs waren. Er was dus niets aan de hand. De cijfers van de heer Van den Berg zijn echter correct. Er begint stilaan een groot probleem te ontstaan.

Een van de problemen is de aanvraagprocedure voor nieuwe modules. Het is bij ons niet zo eenvoudig om een module erkend te krijgen. Er is heel veel administratieve rompslomp. Er zijn heel veel aanbiedingen van opleidingscentra om modules uit te werken, maar de manier waarop dat moet gebeuren is eigenlijk bijna lachwekkend.

Ik geef een voorbeeld. Wanneer men een opleiding wil laten goedkeuren, moet men daarbij een foto van het sanitair van de locatie waar de opleiding zal plaatsvinden meesturen. Ik weet niet of wij daar nu aan toe zijn en of dit enige garantie geeft voor de kwaliteit van het sanitair. Bovendien lijken de voorwaarden voor de goed- of afkeuring bijna willekeurig. Een aantal instructeurs in de opleidingscentra kaart een aantal modules aan. Zij krijgen van de controleur als reactie dat die op een aantal punten moeten worden aangepast, waarna vervolgens een weigering volgt omdat ze net die punten hebben aangepast en ze best zouden veranderen naar het oorspronkelijke model. Op die manier is het niet te verwonderen dat wij vandaag over zeer weinig modules beschikken.

07.02 Bert Wollants (N-VA):

M. Schouppe s'est toujours montré très rassurant en ce qui concerne ces formations d'aptitude professionnelle mais la situation a pris un tour inquiétant aujourd'hui. L'un des problèmes est la procédure de demande pour les nouveaux modules. Il n'est pas simple d'obtenir l'agrément pour un module de formation et les tracasseries administratives sont très nombreuses. Par ailleurs, le nombre de modules n'est pas tout, trop de modules se chevauchent.

Le secrétaire d'État partage-t-il l'inquiétude du secteur en ce qui concerne le respect de l'échéance de 2016? Quelle est actuellement la procédure de demande? Combien de temps cette procédure prend-elle en moyenne? Pourquoi l'arsenal de modules est-il si limité du point de vue de son contenu? Le secrétaire d'État réexaminera-t-il le dossier et prendra-t-il des mesures?

Daarnaast is het aantal modules ook niet zaligmakend. Er zijn bijvoorbeeld heel grote verschillen tussen België en Nederland. Wij hebben momenteel 159 modules in het Frans, 208 in het Nederlands en 24 in het Duits. Dat zijn voor een groot deel dezelfde modules: 53 keer lading zekeren en lading vastmaken, 74 keer defensief rijden en economisch rijden. Hoe komt het de verkeerveiligheid ten goede als de bedrijven hun chauffeurs 5 keer dezelfde opleiding laten volgen? Er zijn nu al transportbedrijven die zelf als opleidingscentra fungeren en hun chauffeurs 5 keer de opleiding geven hoe ze hun stoel moeten instellen. De vraag is of wij daarmee een stap verder komen.

Ik heb u intussen ook een schriftelijke vraag gesteld over de meeneemheftrucks. Dat is iets wat perfect is toegelaten in Nederland maar hier consequent wordt geweigerd. Een aantal van die zaken zou toch bij ons ook moeten kunnen.

Mijnheer de staatssecretaris, deelt u de bezorgdheid van de sector over de haalbaarheid tegen 2016? Wat is de aanvraagprocedure momenteel? Hoelang duurt deze gemiddeld? Waarom is het arsenaal van modules inhoudelijk zo beperkt? Ik heb al verwezen naar het laden van vrachtwagens met heftrucks. Dat is iets waarmee regelmatig ongevallen gebeuren, maar toch worden modules qua opleiding hieromtrent consequent geweigerd. Zult u de huidige stand van zaken herbekijken en maatregelen nemen om het verloop en de haalbaarheid van de vakbekwaamheidsbewijzen in goede banen te leiden?

07.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil mij graag aansluiten bij de vragen die uiteengezet zijn door mijn collega's. Ik wil er gewoon nog iets aan toevoegen. Naast het aspect van het beperkt aantal nascholingen dat intussen al is doorlopen en het beperkte aanbod is er ook verwarring op het terrein. Een module die in het Frans wordt gegeven zou als twee modules worden beschouwd. Blijkbaar kan men ook zonder probleem een aantal keren dezelfde module volgen. Het aantal instructeurs dat in ons land gecertificeerd is om nascholing te geven zou veel te laag zijn. Velen van hen zijn slechts voor één enkele module goedgekeurd en kunnen slechts één dag in de week lesgeven. Bovendien zouden ook veel vrachtwagenchauffeurs nog steeds niet op de hoogte zijn van het feit dat ze nascholing moeten volgen.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u. Kunt u meer duidelijkheid verschaffen over het aantal modules en wat tot nu toe al doorlopen is? Is er overleg met de Gemeenschappen om het aantal instructeurs op te drijven? Is het eventueel noodzakelijk om een campagne te voeren om de chauffeurs te sensibiliseren?

07.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Tot en met februari 2012 hebben 71 186 vrachtwagen- en buschauffeurs een opleiding gevolgd, wat neerkomt op 14,2 % van het aantal op te leiden chauffeurs voor september 2015. Voor september 2016 gaat het over de vrachtwagenchauffeurs.

Ik schat dat dit percentage bemoedigend is want eind februari 2012 hebben 12 237 chauffeurs een opleiding gevolgd. Dit komt neer op 17 %, wat erop wijst dat de voortgezette opleiding sinds 2012 aan een

07.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): La confusion règne également sur le terrain. Le secrétaire d'État peut-il fournir des précisions concernant le nombre de modules et préciser combien de modules ont déjà été suivis? Se concerte-t-il avec les Communautés afin d'augmenter le nombre d'instructeurs? Une campagne de sensibilisation des chauffeurs est-elle le cas échéant nécessaire?

07.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Jusqu'en février 2012 inclus, 71 186 chauffeurs de bus et de camion ont suivi une formation, soit 14,2 % du nombre de chauffeurs à former d'ici à septembre 2015. Un mouvement de rattrapage s'opère donc indéniablement en matière de

opmars bezig is. Deze stijging werd trouwens al bevestigd door de opleidingscentra. Het koninklijk besluit bepaalt dat om modules te kunnen erkennen de aanvrager eerst als opleidingscentrum erkend moet zijn door de minister. Om het werk van de centra te vergemakkelijken werd een typeformulier ontwikkeld. Het werd op de site van de FOD sinds september 2008 ter beschikking gesteld. Het ingediende dossier wordt vervolgens door de FOD onderzocht. Daarenboven gaan de medewerkers van de FOD ter plaatse bij elke eerste erkenningaanvraag.

Er wordt uitgelegd hoe men te werk gaat. Wanneer het dossier niet conform is, wordt uitgelegd wat er moet gebeuren om het in orde te brengen. Het aangepaste dossier moet naar de FOD worden teruggestuurd. Wanneer het dossier conform is, wordt het aan mij ter ondertekening voorgelegd.

Concreet wil dat zeggen dat een cursus defensief rijden erkend voor een opleidingscentrum, niet altijd identiek is aan een cursus erkend voor een ander opleidingscentrum. Dat komt, omdat de wijze van presentatie van het theorie- en het praktijkgedeelte helemaal anders mag zijn. Opleidingscentrum A gebruikt bijvoorbeeld een simulator voor het praktijkgedeelte, B haar eigen voertuigen en C het voertuig van de chauffeur om dichterbij de realiteit te staan. Sommige opleidingscentra beginnen met de evaluatie van de praktische vaardigheden van de chauffeur om achteraf te bekijken of er na de opleiding vooruitgang is geboekt.

Volgens de huidige reglementering beschikt de FOD over 60 dagen om een module goed of af te keuren. De maximumtermijn voor de behandeling van een aanvraagdossier bedraagt bijgevolg 60 dagen. De inhoud is niet beperkt, aangezien de 494 erkende modules de drie thema's uit het koninklijk besluit van 4 mei 2007 omvatten. De thema's gaan over, ten eerste, nascholing in rationeel rijden op basis van veiligheidsvoorschriften, ten tweede, de toepassing van de voorschriften en, ten derde, over gezondheid, verkeers- en milieuveiligheid, dienstverlening en logistiek. Op het ogenblik volgen chauffeurs vooral de modules over de toepassing van de voorschriften, de ladingzekering en economisch en defensief rijden.

U had een vraag over het laden van vrachtwagens met een heftruck. Het koninklijk besluit spreekt over het kunnen vervoeren van een lading met inachtneming van de voorschriften inzake veiligheid en een goed gebruik van het voertuig. De bepaling luidt – ik citeer: "Op rijdende voertuigen werkende krachten, afstemming van de keuze van versnelling op de belasting van het voertuig en het profiel van de weg, berekening van het laadvermogen van het voertuig of voertuigcombinaties, berekening van het nodige volume, verdeling van de belasting, gevolgen van overbelasting van de as, stabiliteit van het voertuig en zwaartepunten, soorten verpakking en pallets, voornaamste categorieën van goederen die moeten worden vastgezet, klem- en vastzettechnieken, gebruik van sjorringen, controleren van vastzetinrichtingen, gebruik van laad- en losmachines en het aanbrengen en verwijderen van dekzeilen". De module over de ladingzekering kan dus een praktijkgedeelte over het gebruik van laad- en losmachines bevatten, maar neemt geen zeven uur in beslag.

Gezien de constante stijging sinds 2011 van het aantal chauffeurs dat

formation continue.

Pour qu'un module soit reconnu, le centre de formation doit avant tout être reconnu par le ministre. Depuis septembre 2008, un formulaire-type a été mis à la disposition du public sur le site du SPF. Par ailleurs, les collaborateurs du SPF se rendent sur place lors de chaque première demande d'agrément.

Si le dossier n'est pas conforme, la procédure à suivre pour le mettre en ordre est expliquée. Si le dossier est conforme, il est soumis à ma signature.

Conformément à la réglementation actuelle, le SPF a 60 jours pour approuver ou désapprouver un module. Le contenu n'est pas limité puisque les 494 modules reconnus concernent les trois thèmes de l'arrêté royal du 4 mai 2007. Pour le moment, les chauffeurs suivent surtout les modules relatifs à l'application des consignes, la sûreté du chargement, la conduite économique et défensive.

Compte tenu de l'augmentation constante du nombre de chauffeurs qui suivent la formation continue, des 83 centres de formation et des 494 modules reconnus, je ne vois pas l'utilité de prendre des mesures spéciales dans un avenir proche, d'autant que le SPF reçoit chaque semaine de nouvelles demandes d'agrément de centres de formation ou de modules supplémentaires. Je ne vois pas non plus pourquoi il faudrait accroître le nombre d'instructeurs.

En ce moment, 867 instructeurs sont déjà agréés. Plusieurs demandes supplémentaires sont introduites chaque semaine en vue d'agréer de nouveaux instructeurs.

En 2008, le SPF a organisé une

de nascholing volgt, de 83 opleidingscentra en de 494 erkende modules zie ik er het nut niet van in om in de nabije toekomst speciale maatregelen te nemen, zeker omdat de FOD nog steeds elke week nieuwe aanvragen voor de erkenning van opleidingscentra of bijkomende modules ontvangt. Ik zie er ook het nut niet van in om het aantal instructeurs op te drijven.

Op het ogenblik zijn er reeds 867 instructeurs erkend. Elke week komen er bijkomende aanvragen binnen om nieuwe instructeurs te erkennen. Gelet op het aantal erkende lesgevers, aantal dat nog steeds toeneemt, zijn er zeker voldoende om te beantwoorden aan de vraag naar opleidingen.

De FOD heeft in 2008 een campagne georganiseerd om de federaties van transportbedrijven en de chauffeurs te informeren over de nieuwe verplichtingen. Intussen zijn wij de beroepsfederaties, de opleidingcentra, de transportbedrijven en de chauffeurs onafgebroken over de verplichtingen aan het informeren. Mijn bezorgdheid is vooral te wijten aan het gebrek aan reactie van de transportbedrijven die de kosten van de opleidingen blijkbare verhalen op hun chauffeurs. Er zijn er ook die wachten op de verlenging van de periode van nascholing tot na 9 september 2016.

Midden 2012 zal ik aan de directie Certificatie en Inspectie vragen mij in te lichten over de evolutie van het aantal chauffeurs dat de nascholing gevolgd heeft. Op basis van het resultaat zal ik bekijken of ik bijkomende maatregelen moet nemen of niet.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw zeer volledige antwoord. Het is goed dat de ongerustheid van de sector hier nog eens aan bod komt. Het is logisch dat, als er een lange periode is om te voldoen aan de nieuwe regels – de deadline lag 5 of 6 jaar verder –, de aanpassing rustig op gang komt. Ik stel wel vast dat er nu meer instructeurs en centra zijn en dat er nu meer modules worden aangeboden. Het aanbod groeit, dus misschien hoeven wij nog niet te panikeren.

Ik noteer vooral dat u midden 2012 de stand van zaken zult maken en dat u dan zult kijken of er bijkomende maatregelen nodig zijn. Dat lijkt mij belangrijk.

Uw antwoord bevatte heel wat gegevens. Kunnen wij een kopie krijgen van het antwoord, dat u naar voren gebracht heeft?

07.06 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord. Wij moeten wel aandachtig blijven voor wat er op het terrein gebeurt. U verwijst wel naar het aantal chauffeurs dat een opleiding gevolgd heeft, maar wat echt van belang is, is het aantal modules en dus het aantal lessen dat die chauffeurs hebben gevolgd. Het is perfect mogelijk dat in 2016 alle chauffeurs een opleiding hebben gevolgd, maar dat geen enkele chauffeur voldoet. U mag niet berekenen hoeveel chauffeurs een opleiding hebben gevolgd, maar u moet nagaan of alle chauffeurs het vereiste aantal uren hebben gevolgd. Ik meen dat wij daar aandacht aan moeten besteden. Dan komen wij opnieuw tot 6,4 %, waar wij het daarstraks over hadden, en niet tot 14 %, percentage waar u op uitkomt.

Wat u over de heftrucks zei, zal ik navragen. Volgens mijn informatie

campagne visant à informer les fédérations de transporteurs ainsi que les chauffeurs des nouvelles obligations. Je m'inquiète principalement du manque de réaction de la part des entreprises de transport. Certaines attendent manifestement la prolongation de la période de recyclage au-delà du 9 septembre 2016.

À la mi-2012, je demanderai à la direction Certification et Inspection de m'informer de l'évolution du nombre de chauffeurs ayant suivi un cours de recyclage. Je me fonderai sur ce résultat pour décider si je dois prendre des mesures complémentaires.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous ne devons peut-être pas céder à la panique étant donné que l'offre s'accroît. Je suis impatient de découvrir les données actualisées de la mi-2012.

07.06 Bert Wollants (N-VA): Il ne serait pas imaginable que l'ensemble des chauffeurs aient suivi une formation d'ici 2016 mais qu'aucun d'eux ne satisfasse aux critères imposés. Plutôt que de comptabiliser le nombre de chauffeurs ayant suivi une formation, le secrétaire d'État devrait vérifier si tous les chauffeurs ont suivi le nombre d'heures requis.

werd een aantal modules inzake heftrucks geweigerd, terwijl er wel een module werd goedgekeurd waarin 7 uur lang wordt uitgelegd hoe men een chauffeursstoel kan afstellen.

Dat lijkt mij toch een heel andere manier om de zaken te bekijken dan die welke u hier voorhoudt. Ik zal op het onderwerp terugkomen.

U ziet op het moment geen enkele nood om iets te wijzigen. Als wij kijken naar het aantal effectief gevolgde uren, vrees ik dat u tot andere conclusies zou komen. In 2016 zullen wij weten hoe de vork aan de steel zat.

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

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nieuwe KB over het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 9545)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de medewerking van de FOD Mobiliteit aan een transport in strijd met het KB op het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 9759)

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "uitzonderlijk vervoer" (nr. 10017)

- de heer Luk Van Biesen aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "uitzonderlijk vervoer" (nr. 10037)

08 **Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nouvel arrêté royal relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels" (n° 9545)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la collaboration du SPF Mobilité à un transport contraire à l'arrêté royal sur la circulation routière des convois exceptionnels" (n° 9759)

- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les transports exceptionnels" (n° 10017)

- M. Luk Van Biesen à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "les transports exceptionnels" (n° 10037)

08.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in antwoord op een mondelinge vraag over de wetgeving inzake het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 25 januari, stelde u dat een ontwerp van koninklijk wijzigingsbesluit werd opgesteld en normaliter op 1 maart of 1 april in werking zou treden.

Er is intussen al wat water naar de zee gevloeid en ik verneem graag wat de stand van zaken daarvan is.

In het nieuwe koninklijke besluit is ook een boetecatalogoog opgenomen met boetes tot 900 euro voor de begeleider. Kunt u mij uitleggen hoe het mogelijk is om een boete uit te schrijven als het personeel van de

08.01 **Tanguy Veys** (VB): La révision de l'arrêté royal sur la circulation de véhicules exceptionnels était annoncée pour le 1^{er} mars ou le 1^{er} avril. Où en est le dossier?

L'arrêté royal dresse un catalogue d'amendes pouvant atteindre 900 euros. Comment est-il cependant possible d'infliger des amendes alors que le personnel des entreprises d'accompagnement n'a pas

betrokken begeleidingsfirma nog geen enkele opleiding heeft genoten? Hoe kan men iemand beboeten op basis van regelgeving die nog steeds niet van kracht is of nog steeds niet volledig operationeel is?

Twee jaar nadat het oorspronkelijk koninklijk besluit is verschenen, staan op de lijst van tijdelijk vergunde firma's nog steeds firma's die volgens mijn informatie niet in orde zijn, bijvoorbeeld op het vlak van het verzekeringsattest of van de begeleiding door auto's. Hoe verklaart u deze situatie? Welke maatregelen werden genomen?

Het zou kunnen dat ik bij uw collega's moet aankloppen, omdat u misschien alleen de regels uitwerkt en niet moet toezien op de naleving ervan. Ook daarover kreeg ik graag duidelijkheid.

Volgens mijn informatie zijn er op dit moment nog steeds Belgische begeleidingsfirma's die werken met schijnzelfstandigen of zelfs met zwartwerkers. Er wordt ook gewerkt met coöperatieve vennootschappen. Blijkbaar wordt niet alleen in de horeca en in andere sectoren, maar blijkbaar ook in de sector van de begeleidingsfirma's op deze manier gewerkt om de wet op het vlak van personeelskosten te omzeilen.

Ten slotte, op dit moment zijn vooral Nederlandse firma's de volledige Belgische markt aan het inpalmen. Zij werken immers gemiddeld 10 euro per uur goedkoper omdat zij niet moeten voldoen aan paritair comité 317.

Mogelijks is dat allemaal het gevolg van het wegvallen van de grenzen en van de eenmaking van de Europese markt, maar ook daar geeft uw collega voor Fraudebestrijding te kennen dat men de regels strikt moet toepassen, ook de buitenlandse firma's.

In welke mate bent u op de hoogte van deze problemen? In welke mate werden er maatregelen genomen om deze ongelijke concurrentie aan te pakken?

Een ander probleem is dat begeleidingsfirma's die geen exploitatiezetel hebben op het Belgisch grondgebied, maar vanuit een buitenlandse vestiging in ons land bewakingsactiviteiten verrichten, als buitenlandse onderneming worden beschouwd. Deze ondernemingen moeten niet aan dezelfde voorwaarden voldoen als ondernemingen met een exploitatiezetel in België. Onder invloed van het Europees recht houdt de Belgische overheid bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag rekening met waarborgen die deze buitenlandse ondernemingen aan de overheid van de Europese lidstaat van herkomst hebben verstrekt bij de gereglementeerde uitoefening van de bewakingsactiviteiten aldaar. Deze ondernemingen moeten voorzien in een uitvoerbare bankwaarborg van 12 500 euro voor de betaling van retributies en van de eventuele administratieve geldboetes. Deze waarborg moet kunnen worden aangesproken door de Belgische overheid. Dat is alvast mijn standpunt.

In Nederland valt het begeleiden van uitzonderlijke transporten onder de bevoegdheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en niet onder particuliere beveiliging. Dit valt onder het ministerie van Justitie. Het gaat dus om twee verschillende wetgevingen. Dit maakt het zeer complex en zorgt er ook voor dat een nadelige concurrentiepositie

encore suivi la moindre formation et que la réglementation n'est pas encore entrée en application?

Comment deux ans après la publication de l'arrêté royal initial, peut-on trouver sur la liste des entreprises agréées, des entreprises qui ne respectent pas l'ensemble des critères administratifs? Le ministre est-il également chargé de veiller au respect des règles ou ce contrôle doit-il être effectué par une autre instance?

Certaines de ces entreprises continuent à recruter de faux indépendants ou des travailleurs au noir ou alors créent des sociétés coopératives. Compte tenu du fait que les entreprises néerlandaises ne doivent pas respecter les dispositions de la commission paritaire 317 et peuvent donc proposer des tarifs plus avantageux, elles ratissent le marché belge. Dans quelle mesure le secrétaire d'État est-il informé de ces problèmes?

Le fait que des entreprises sans siège d'exploitation en Belgique sont considérées comme des entreprises étrangères soulève un problème supplémentaire. Lors de l'examen d'une demande de permis, les autorités belges examinent les garanties données par l'entreprise aux autorités de son pays d'origine, c'est-à-dire la garantie de 12 500 euros imposée par l'Union européenne. L'État belge devrait, le cas échéant, pouvoir invoquer cette garantie.

La législation en vigueur aux Pays-Bas diffère de la nôtre, ce qui nuit à la compétitivité des accompagnateurs belges de transports exceptionnels. À quelles exigences ces firmes étrangères doivent-elles satisfaire pour être en règle en Belgique?

C'est au moment où un convoi danois transportant des éoliennes a été bloqué pendant plusieurs

ontstaat voor de Belgische begeleidingsfirma's van uitzonderlijke transporten.

Waarom moeten deze buitenlandse firma's voldoen om in België in orde te zijn?

Welke wetgeving is van toepassing op het vlak van erkenning, voorwaarden enzovoort? In Nederland vallen zij immers onder de bevoegdheid van twee verschillende ministeries.

Dat zijn in een groot pakket de problemen zoals zij mij ter ore zijn gekomen van de sector van de begeleidingsfirma's van uitzonderlijk vervoer.

Een tweede dossier handelt over de begeleiding van een uitzonderlijk konvooi van windmolenwieken dat gedurende verschillende dagen geblokkeerd stond in Bilzen. Men kon dag na dag goed volgen wat de stand van zaken was. Er waren allerlei interviews, zelfs met de chauffeurs; er waren de standpunten van de FOD Mobiliteit en van de politie, alsook in verband met de transporten die reeds vertrokken waren vanuit Denemarken. Men vernam in geuren en kleuren over welke begeleidingsfirma en over welke transportfirma het telkens ging. Men kon daar een ruim palet aan informatie terugvinden.

De op 26 februari geschetste omstandigheden zijn ondertussen natuurlijk gewijzigd. Op het moment van indiening was mij ter ore gekomen dat men alsnog – mogelijks onder druk van minister Vande Lanotte die met bijzondere aandacht de ontwikkeling van het windmolenpark op de Thorntonbank volgt, en van zowel uw diensten, de FOD Mobiliteit als de federale politie – groen licht zou geven voor dat konvooi dat daar dagenlang vastzat, ook al zou men niet aan de vereiste 70 km per uur kunnen rijden. Uiteindelijk heeft men dan een nieuw attest bekomen waaruit bleek dat men niet 68 maar wel degelijk 70 km per uur zou kunnen rijden, zodanig dat het transport alsnog kon vertrekken.

In een notendop, die absurde situatie wijst op de vele problemen waarmee wij geconfronteerd worden. Ik wil er toch op wijzen dat het feit dat de Belgische sector van de begeleidingsfirma's niet heeft ingetekend op het transport, vooral ingegeven was door de absurditeit om tegen 70 km per uur over de autosnelweg te rijden. Wat de Belgische regelgeving betreft is dat de vereiste. Zij zeggen dat dergelijk transport in feite over zee moet gebeuren, en dat kon perfect. Alles wordt toch gelost in de haven van Oostende. Men had van Denemarken per schip die molenwieken kunnen transporteren.

Vandaar dat men in feite maar in het buitenland een begeleidingsfirma, een transportfirma heeft gevonden om dat te organiseren. Het zorgt er in elk geval voor, ondanks alle voorafgaande contacten bij de vergunningen, dat men ineens, wanneer men de grens overstak, tot de vaststelling kwam dat het transport niet tegen 70, maar slechts tegen 62 kilometer per uur over de snelweg reed. Men heeft mij gezegd dat dit verschil van 8 kilometer per uur zeer essentieel was. Quasi elk putje wordt gevoeld bij een dergelijk transport.

Mijnheer de staatssecretaris, ik denk toch dat er voor de toekomst lessen uit getrokken moeten worden. Dergelijke absurde situaties

jours à Bilzen que nous avons soudain réalisé – même si cela peut paraître absurde – que le secteur du transport routier était confronté à de gros problèmes. Finalement, ce convoi a tout de même pu repartir pour Ostende, après qu'une nouvelle attestation lui a été délivrée. Il ne fait évidemment aucun doute que ces éoliennes auraient pu être transportées par voie maritime.

Il est subitement apparu, au moment de passer la frontière, que le convoi circulait à 62 km à l'heure sur l'autoroute au lieu de 70, ce qui posait un problème sérieux. Il convient d'éviter pareilles situations absurdes. Des mesures ont-elles été prises?

moeten vermeden worden.

Ik verwijs onder meer naar uw eigen regelgeving, het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen, temeer daar u ook zeer streng en consequent optreedt tegenover private begeleidingsfirma's bij de weinige controles die dan nog plaatsvinden. Ik verwijs naar de controle op 14 februari, waarbij toch voor 14 415 euro aan boetes en vijf processen-verbaal werden uitgeschreven. Ook daarover had ik graag enige verduidelijking.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verklaart u het optreden en de manier van werken?

Werden er maatregelen genomen om in de toekomst dergelijke toestanden te vermijden?

08.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik verheug mij erover dat tussen de datum van de indiening van de vraag en de datum van vandaag, de diensten reeds een uitvoerig gesprek gehad hebben met de verantwoordelijke werkgevers van uitzonderlijk vervoer. Ik hoop dat de gesprekken die op uw kabinet gevoerd werden, voldoende concrete antwoorden zullen kunnen bieden, ook op de vragen die wij ingediend hebben.

In juni 2010 verscheen het koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. In dat koninklijk besluit staan de termijnen waarbinnen een vergunning uitzonderlijk vervoer afgeleverd dient te worden.

Gezien de perikelen rond het IT-gebeuren en de opstart van de noodzakelijke infrastructuur, is het elektronisch aanvragen van vergunningen pas van start gegaan op 3 januari 2011. Sinds januari 2011 moet dan ook de in het koninklijk besluit opgenomen retributie betaald worden, zijnde 75 euro, 113 euro of 150 euro al naargelang de categorie. Die bedragen zijn ondertussen al geïndexeerd. Indien de vergunningen niet tijdig worden afgeleverd, wordt de retributie gereduceerd naar 20 % van een van de bedragen en naargelang de categorie van vergunning.

Elke maand betalen de bedrijven die uitzonderlijk vervoer organiseren aanzienlijke bedragen voor het aantal vergunningen dat zij hebben aangevraagd. In de praktijk blijkt dat de termijnen die in het koninklijk besluit zijn opgenomen, niet meer gerespecteerd worden. De bedrijven krijgen van de administratie te horen, wanneer de termijnen niet gerespecteerd worden, dat er toch 20 % van de geldende retributie betaald dient te worden.

Uitzonderlijke transporten zijn van zeer groot belang voor onze Belgische economie in het algemeen en voor de havens in het bijzonder.

Het kan niet de bedoeling zijn, van welke overheidsdienst dan ook, om alles te vertragen en de wankelende economie nog meer te doen wankelen door de zeer lange wachttijden waardoor de FOD Mobiliteit veel inkomsten van retributies verliest.

De dienst Uitzonderlijk Vervoer informeert dat er zeer veel transporten rijden zonder een geldige vergunning. Dit komt echter deels doordat

08.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Après le dépôt de cette question, des entrevues ont été organisées avec les patrons des transports exceptionnels. J'espère qu'elles ont porté leurs fruits.

L'arrêté royal de juin 2010 prévoit les délais de délivrance des autorisations de transport exceptionnel. Depuis janvier, une redevance doit être acquittée en fonction de la catégorie de transport. Tout retard dans la délivrance des autorisations donne lieu à une réduction du montant initial de la redevance, qui est porté à 20 %. Les entreprises qui organisent pareils transports paient des montants considérables chaque mois mais, même lorsqu'elles doivent attendre longtemps leur autorisation, elles doivent malgré tout encore déboursier 20 % de la redevance prévue.

Les convois exceptionnels ont une importance capitale pour l'économie belge en général et pour les ports en particulier. Le SPF Mobilité ne peut pas porter un nouveau coup dur à une économie déjà chancelante en faisant preuve d'inertie.

À en croire le SPF, de nombreux transports se font sans autorisation du fait notamment de la délivrance trop tardive des autorisations. Une autorisation qui arrive trop tard peut également

diezelfde dienst de vergunningen niet tijdig kan afleveren en bij de minste twijfel ook vragen stelt. Vergunningen worden aangevraagd om een bepaald transport op een wettelijke wijze uit te voeren. Wanneer wettelijke termijnen in een KB zijn opgenomen, mag men verwachten dat de nodige vergunningen ook binnen die termijn kunnen worden afgeleverd. Indien de vergunning niet tijdig klaar is, heeft dit ook gevolgen voor het aanvragen van eventuele politiebegeleiding, parkeerverboden enzovoort. De impact op de havens is enorm groot wanneer vergunningen niet tijdig klaar zijn en de transporten niet tijdig in de haven zijn. Boten kosten enorm veel geld aan liggeld als men dient te wachten op een projectlading.

De heer Veys heeft het daarnet al gehad over drie windmolenvleugels die geïmmobiliseerd waren in Bilzen op de E313 en bestemd waren voor de Thorntonbank in Oostende. Op enkele dagen kreeg dit transport wel een nieuwe vergunning. Ik kom niet terug op dit probleem. Eigenaars van bijvoorbeeld kraanauto's stellen zich de vraag waarom het voor windmolenvleugels zo vlot kan, terwijl het bij hen soms een paar weken kan duren.

Mijn vragen aan de staatssecretaris zijn duidelijk. Kunt u ons informeren over de reden waarom de termijnen zoals bepaald in het KB, niet kunnen worden nageleefd? Is dit te wijten aan een personeelstekort? Zal dit op korte termijn door uw diensten worden aangepakt?

Is het mogelijk om de effectieve afleveringstermijn voor vergunningen op te splitsen in verschillende categorieën van vergunningen? Op die manier kan de juiste afleveringstermijn worden nageleefd aangezien sommige vergunningen meer onderzoek vergen dan andere.

Waarom wordt maar 20 % van de verschuldigde retributie betaald bij laattijdige afleveringen? Hoeveel transporten reden zonder vergunning? Welke maatregelen zult u nemen om deze problematiek aan te pakken?

Is het mogelijk een overlegorgaan op te richten met vertegenwoordigers uit alle betrokken niveaus en sectoren om tot constructieve oplossingen te komen? Op die manier kan deze problematiek, die al heel lang bestaat, worden opgelost.

Présidente: Valérie De Bue.

Voorzitter: Valérie De Bue.

08.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Een nieuwe catalogus van onmiddellijke inning zal inderdaad de door de begeleidende ondernemingen en de begeleiders begane overtredingen op het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen sanctioneren. Die reglementering behoort tot mijn bevoegdheid en handelt over de opgelegde regels om de verkeersveiligheid van het uitzonderlijke vervoer en de andere weggebruikers te verzekeren.

Eenzijds, moeten de bepalingen van het koninklijk besluit door de begeleidingsoperatoren, Belgen of buitenlanders, gekend zijn en gerespecteerd worden. Anderzijds, moeten, met de bedoeling de sector meer te professionaliseren, de begeleidingsfirma's en bewakingsondernemingen goedgekeurd worden door de

avoir des conséquences sur un éventuel accompagnement des forces de police, les interdictions de garer, etc. Pour les ports, l'indidence d'une autorisation tardive est encore plus grande étant donné le montant exorbitant des frais d'ancrage.

Pourquoi les délais fixés dans l'arrêté royal ne peuvent-ils pas être respectés? Peut-on y remédier à court terme? Est-il utile de prévoir différentes catégories d'autorisation? Pourquoi les entreprises doivent-elles payer 20 % de la redevance si l'autorisation arrive trop tard? Combien de transports non autorisés ont-ils eu lieu? Ne pourrait-on pas initier une concertation constructive avec tous les intéressés?

08.03 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: La réglementation relève de ma compétence et est axée sur la sécurité du transport exceptionnel. Les dispositions de l'arrêté royal doivent être appliquées par les accompagnateurs belges et étrangers, lesquels doivent être agréés par le SPF Intérieur. Le personnel dirigeant et exécutant de ces sociétés doit par ailleurs suivre une formation. Les problèmes concrets liés au

FOD Binnenlandse Zaken. De leidinggevenden en het uitvoerend personeel moeten een opleiding volgen.

Voor de vragen over de definitieve goedkeuring van de begeleidingsfirma's, de opleiding van het personeel en de andere aangehaalde problemen zoals zwartwerk, schijnzelfstandigheid of de concurrentie van buitenlandse firma's, verwijst ik u door naar mijn collega-minister van Binnenlandse Zaken, die de dossiers beheert.

De aanvragen voor de mandatarissen en de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer werden door de FOD op een normale en correcte manier afgeleverd. Het afleveren van een vergunning sluit in geen geval de verplichting uit tot het respecteren van alle andere van toepassing zijnde reglementeringen, dus ook niet het verplicht respecteren van de wegcode, zoniet kunnen vergunningsspecifieke voorschriften vastgesteld worden, om de verkeersveiligheid te verzekeren en het verkeer bij een uitzonderlijk vervoer veilig en vlot te laten verlopen.

Sinds de invoering van nieuwe ICT voor het uitzonderlijk vervoer, op 1 januari 2011, waarbij de aanvragen voor een vergunning via het internet kunnen worden ingediend, gebeurt 92 % van de aanvragen online. Daarvan wordt 95 % binnen een termijn van twee dagen afgeleverd, wat dus minder is dan de voorziene termijn van vijf dagen.

Het uitzonderlijk vervoer werd door de politie geïmmobiliseerd langs de autosnelweg, omdat het gebeurde aan een snelheid lager dan 70 kilometer per uur, namelijk ongeveer 60 kilometer per uur. Nu blijkt dat de technische documenten van de voertuigen een toegelaten maximumsnelheid van 62 kilometer per uur vermelden.

Het feit dat men maar 20 % van de normale retributie moet betalen bij een laattijdige aflevering van de vergunning is als het ware een bestraffing voor de overheid, die niet de beste service heeft geleverd. Dat moet de administratie ertoe aanzetten om de vergunningen binnen de termijnen af te leveren, temeer omdat de retributies terecht komen in een begrotingsfonds dat rechtstreeks kan worden aangewend om de automatisering van de dienst te verbeteren.

Ik beschik niet over systematische statistieken van het aantal transporten zonder vergunning of vervoer dat niet in orde is met de reglementering betreffende het uitzonderlijk vervoer. Recente controleacties van de politie hebben echter aangetoond dat een grote meerderheid van de gecontroleerde transporten in overtreding is. De overtredingen zijn veroorzaakt door het niet respecteren van de vergunning en de regelgeving en het niet respecteren van de begeleidingsvoorwaarden van het vervoer.

Ten slotte verwijst u naar de problemen met de vergunning voor het vervoer van windmolens een paar weken geleden. Er dient volgens mij helemaal geen initiatief te worden genomen om onverenigbaarheden tussen de algemene verkeersregels en de voorwaarden van de vergunning weg te werken. De algemene regels van de wegcode blijven immers van toepassing tenzij er in de vergunning andere meer specifieke voorschriften zijn opgenomen. Vergunningen voor uitzonderlijk vervoer zijn en blijven een nationale materie aangezien dergelijk vervoer infrastructuurgebonden is. Europa vraagt de lidstaten om rekening te houden met de *European*

personnel et à la concurrence sont de la compétence de la ministre de l'Intérieur.

Les autorisations de transport exceptionnel sont délivrées normalement et correctement par le SPF. Depuis le 1^{er} janvier 2011, 92 % des demandes sont introduites en ligne et 95 % de celles-ci sont acceptées dans les deux jours.

Le convoi exceptionnel de pales d'éoliennes a été immobilisé par la police le long de l'autoroute en raison de sa trop faible vitesse.

Le fait que 20 % seulement de la redevance normale doivent être payés en cas de délivrance tardive de l'autorisation constitue une pénalité pour l'administration qui n'a pas fourni le meilleur service. Cette sanction vise à inciter à l'administration à délivrer les autorisations en temps voulu.

Je ne dispose d'aucune statistique sur le nombre de transports réalisés sans autorisation ou de transports qui ne respectent pas la réglementation. Des actions de contrôle récentes menées par la police ont montré qu'une large majorité des transports est en infraction.

Aucune initiative n'est nécessaire pour éliminer les incompatibilités entre les règles de circulation générales et les conditions fixées par une autorisation. Le code de la route reste toujours d'application, à moins que des conditions plus spécifiques ne figurent dans l'autorisation.

Les autorisations de transport exceptionnel restent une matière nationale étant donné que ce transport est tributaire des infrastructures. L'Europe demande aux États membres de tenir compte des *European best practice guidelines for abnormal road transports*, et la Belgique en a tenu compte lors de la rédaction

best practice guidelines for abnormal road transports. Dat zijn aanbevelingen opgemaakt door een werkgroep bestaande uit deskundigen van alle lidstaten waaronder ook een vertegenwoordiger van de dienst Uitzonderlijk Vervoer van mijn administratie. Bij het opstellen van de Belgische regelgeving werd uiteraard rekening gehouden met deze aanbevelingen, wat ook regelmatig is gecommuniceerd aan de transportsector. Een vergadering daarover heeft plaatsgevonden op mijn kabinet op 22 maart. Wij zullen doorwerken.

08.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij dat u mijn bezorgdheden overneemt en dat u oplossingen in het vooruitzicht stelt.

U bent nog relatief nieuw als staatssecretaris voor de Mobiliteit. De diensten van de FOD Mobiliteit hadden het overleg veel vroeger kunnen organiseren. Deze regelgeving is toch heel erg ingrijpend voor de hele sector. Men had op voorhand voor overleg, begeleiding en duidelijkheid kunnen zorgen. Nu loopt men achter de feiten aan. Het overleg heeft maanden stilgelegd. Er waren klachten en er gebeurde niets. Ik zeg niet dat het toen uw verantwoordelijkheid was, maar nu dring ik er wel bij u op aan om de hinderpalen via overleg weg te werken.

De transportsector in het algemeen en de begeleiding van uitzonderlijke voertuigen kampt met zware concurrentie. Op zich kunnen we daar niet altijd iets aan verhelpen. Tegelijk kan de overheid geen regelgeving opleggen die voor een nadelige situatie zorgt zonder tegemoet te komen aan de terechte en pertinente eisen van de sector.

08.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Ik dank de staatssecretaris voor de werkzaamheden die tussen het indienen van mijn vraag en zijn antwoord zijn gebeurd. Ik heb weet van de verschillende vergaderingen op zijn kabinet. Ik ben blij met de vooruitgang en het feit dat de staatssecretaris de problematiek serieus neemt.

Uitzonderlijk vervoer is voor ons een uitzonderlijk belangrijke sector. Dat wordt onderschat. Gelet op bijvoorbeeld de industrie van kranen en pontons in ons land is het belangrijk dat de sector goed wordt opgevolgd en dat haar specifieke vragen worden beantwoord. Ik heb er vertrouwen in dat deze staatssecretaris dat wil oplossen. Ik zal hem daarin steunen.

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

La **présidente**: La question n° 9891 de M. Clerfayt est transformée en question écrite.

de notre réglementation. Nous communiquons avec le secteur des transports et nous continuerons à le faire.

08.04 Tanguy Veys (VB): Les services du SPF Mobilité auraient pu organiser la concertation beaucoup plus tôt car cette réglementation est lourde de conséquences pour le secteur. Ceci ne relève pas de la responsabilité du secrétaire d'État mais il peut néanmoins organiser la concertation dès à présent pour résoudre les problèmes. Le secteur du transport en général et l'accompagnement de convois exceptionnels en particulier sont confrontés à une concurrence très rude. Le gouvernement doit donc se garder d'imposer des règles, a fortiori sans concertation, qui désavantagent encore les accompagnateurs belges.

08.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Les progrès sont indéniables. Le transport exceptionnel est un secteur qui revêt une importance exceptionnelle. Ce type de transport mérite une grande attention compte tenu, par exemple, de l'industrie des grues et des pontons dans notre pays. Le secrétaire d'État a semble-t-il l'intention de lui accorder cette attention.

De **voorzitter**: Vraag nr. 9891 van de heer Clerfayt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Questions jointes de

- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place de l'organe de contrôle des nuisances sonores" (n° 9947)**

- **Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles,**

adjoint au premier ministre, sur "le timing de l'organe de contrôle des nuisances sonores" (n° 10098)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oprichting van het orgaan voor de controle op de geluidshinder" (nr. 9947)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het tijdspad met betrekking tot het op te richten orgaan voor de controle op de geluidshinder" (nr. 10098)

09.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, dans le chapitre de l'accord de gouvernement consacré aux entreprises publiques ainsi que dans votre note de politique générale se trouve un paragraphe concernant la gestion des nuisances sonores dues au fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National.

À ce sujet, vous défendez l'exécution entière des décisions du Conseil des ministres prises le 19 décembre 2008 et le 26 février 2010 ainsi que la conclusion d'un accord de coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale concernant les normes de bruit.

Parallèlement à ces décisions, un organe de contrôle des nuisances sonores, qui sera une autorité indépendante, sera également créé afin de contrôler les nuisances sonores liées au survol des habitations par les avions au départ ou vers l'aéroport de Bruxelles-National.

Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, quand prévoyez-vous la mise en place de cet organe de contrôle? De quelle manière sera-t-il organisé et quelle en sera sa composition?

09.02 **Roel Deseyn** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijn vraag nr. 10384 gaat over de toepassing van de geluidsnormen door het Brussels Gewest. Misschien kan deze vraag worden toegevoegd, want het gaat min of meer over dezelfde problematiek.

09.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Met betrekking tot de geluidsoverlast van de luchthaven Brussels Airport staat u de volledige uitvoering van de beslissingen van de ministerraad van 18 december 2008 en 26 februari 2010 voor, evenals het sluiten van een samenwerkingsakkoord met het Brussels Gewest. Daarnaast moet er een orgaan worden ingesteld voor de controle op de geluidshinder.

Wanneer zal dat controleorgaan ten doop gehouden worden? Hoe zal men een en ander organiseren?

09.02 **Roel Deseyn** (CD&V): Ma question n° 10384 peut éventuellement être jointe étant donné qu'elle porte sur le même problème.

La **présidente**: Cher collègue, vous dites que l'objet de votre question n° 10384 est identique à l'objet de la présente question sur l'organe de contrôle des nuisances. Ce n'est pas tout à fait pareil. Je préférerais que l'on s'en tienne à l'ordre du jour.

09.03 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, l'objet de cette question est différent puisqu'il concerne les avions.

09.04 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, j'avais déposé la même question que M. Dallemagne au sujet de l'organe de contrôle des nuisances sonores. Je serai brève puisque le contexte a été parfaitement rappelé par mon collègue.

Nous attendons l'exécution de deux accords ainsi que la mise en place de cet organe.

Dans quel timing pourra-t-il être opérationnel? Quelle méthode et quelles missions précises seront-elles décidées?

09.04 **Valérie De Bue** (MR): We wachten op de uitvoering van twee akkoorden en op de oprichting van het orgaan voor de controle op de geluidshinder. Wanneer zal dat orgaan operationeel zijn? Hoe zal het te werk gaan en wat zijn de opdrachten van dat orgaan?

09.05 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente,

09.05 Staatssecretaris **Melchior**

je confirme mon intention d'exécuter de la façon la plus complète possible les décisions des Conseils des ministres du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010.

À cet effet, je vais fournir tout prochainement à Belgocontrol les instructions complémentaires nécessaires.

Par ailleurs, j'ai déjà annoncé, dans ma note de politique générale, que je comptais bien créer une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations à partir de l'aéroport de Bruxelles-National.

Plus précisément, mes services s'attellent à la préparation des textes destinés à faciliter la mise en place de l'autorité de contrôle et à sa prise en compte dans l'élaboration du budget de l'année prochaine. Dans l'intervalle, je vais optimiser le fonctionnement du service de médiation qui existe depuis dix ans par le renforcement de son personnel, la refonte de son site internet, l'assurance qu'il ait accès aux données pertinentes fournies par Belgocontrol et l'exploitant de l'aéroport.

Le service de médiation doit en effet disposer des informations relatives à la météo, à l'utilisation des pistes et aux procédures de vol afin de pouvoir offrir sur son site les renseignements attendus. Conformément à l'arrêté royal de mars 2002, il reprendra l'organisation du forum de concertation à raison de quatre réunions par an auxquelles participeront les autorités et personnes concernées. Ces réunions avaient été suspendues par décision ministérielle en 2003.

Quant à l'autorité de contrôle, il s'agira d'une nouvelle structure chargée de l'instruction des dossiers d'infraction aux restrictions d'exploitation et aux procédures de vol. Elle agira de son propre chef ou sur la base d'informations transmises par le service de médiation. Elle sera chargée de rechercher, examiner, constater et sanctionner les infractions pour non-respect de la législation fédérale portant sur les restrictions d'exploitation et les procédures de vol à l'aéroport de Bruxelles-National, commises par les compagnies aériennes, l'exploitant de l'aéroport, Belgocontrol ou la direction générale du transport aérien.

La structure future de l'autorité de contrôle sera fortement inspirée de son homologue française, l'ACNUSA. Son comité d'experts sera composé de magistrats, pilotes, contrôleurs aériens et autres professionnels du secteur de l'aviation qui devront, en toute indépendance, trancher sur les dossiers d'infraction qui leur seront soumis. En revanche, dans le respect des compétences respectives de l'État fédéral et des entités fédérées, la future autorité de contrôle n'exercera aucun pouvoir en termes de normes de bruit bruxelloises ni sur le plan du bien-fondé des infractions constatées par la Région de Bruxelles-Capitale lors du survol de son territoire.

Wathelet: Ik zal de beslissingen die door de ministerraad op 19 december 2008 en 26 februari 2010 genomen werden, zo nauwgezet mogelijk uitvoeren.

Ik heb in mijn beleidsnota aangekondigd dat er een onafhankelijk openbaar orgaan zal worden opgericht dat belast zal worden met de controle op de boven woongebieden door het luchtverkeer veroorzaakte geluidshinder. Mijn diensten bereiden de teksten voor met het oog op de oprichting van dat orgaan, en er zal ook rekening mee worden gehouden bij de opmaak van de begroting 2013.

Ondertussen zal ik de werking van de Ombudsdienst optimaliseren, met name door ervoor te zorgen dat hij toegang krijgt tot relevante gegevens van Belgocontrol en de luchthavenexploitant, zoals meteorologische gegevens, gegevens over baangebruik en de vliegprocedures. De dienst zal het overlegforum, waarvan de vergaderingen in 2003 bij ministeriële beslissing geschorst werden, nieuw leven inblazen.

Het nieuwe controleorgaan zal hetzij op eigen initiatief stappen doen, hetzij op grond van de gegevens die door de Ombudsdienst werden overgelegd. Inbreuken met betrekking tot de exploitatiebeperkingen en de vliegprocedures die begaan worden door de luchtvaartmaatschappijen, de exploitant van Brussels Airport, Belgocontrol of het Directoraat-generaal Luchtvaart, zullen door dat orgaan onderzocht, vastgesteld en gesanctioneerd worden. Het zal niet bevoegd zijn voor wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de geluidsnormen of de overtredingen betreft.

Net zoals in Frankrijk zal de stuurgroep van het controleorgaan

onder meer uit magistraten en stakeholders uit de luchtvaart bestaan.

09.06 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Je me réjouis de l'ensemble des initiatives annoncées.

Pour ce qui concerne les décisions prises par le Conseil des ministres en décembre 2008 et février 2010, j'entends que vos instructions à Belgocontrol partiront dans les prochains jours. J'espère que cela permettra d'éviter définitivement l'utilisation abusive de la piste 02, comme cela a encore été le cas ces derniers jours. J'espère que cela permettra aussi de faire respecter les quotas de bruit et d'infliger de réelles sanctions à ceux qui les dépassent.

Je note aussi qu'un organe de contrôle indépendant devrait voir le jour et bénéficierait, si j'ai bien compris, d'un budget au début de l'année 2013 au plus tard. Je m'en réjouis également.

Vous annoncez en outre que vous comptez optimiser le fonctionnement du service de médiation, chose que je vous avais demandée lors d'une de mes questions précédentes. Je pense notamment au renforcement des informations à afficher sur le site internet du service de médiation.

Grâce à tout cela, les riverains recevront enfin les informations réclamées depuis longue date sur l'utilisation des pistes et la météo.

De plus, je me réjouis de la relance des réunions du forum de concertation.

Pour ce qui est de la future structure de l'organe indépendant, l'exemple français me paraît une bonne source d'inspiration.

Président: Luk Van Biesen.

Voorzitter: Luk Van Biesen.

09.07 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie également pour votre réponse, votre planning et votre volonté d'aller de l'avant dans ce dossier; il pourra déboucher sur une situation plus apaisée pour les riverains de l'aéroport.

Quant à l'autorité de contrôle, j'attire votre attention sur le fait qu'elle devra être vraiment indépendante et que, pour ce faire, il s'agira d'adopter des précautions.

Il reste les modalités concernant les accords pris. Il conviendra de veiller au fait que bon nombre de communes souhaitent être impliquées dans le forum.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor**

09.06 Georges Dallemagne (cdH): Ik ben ingenomen met de aangekondigde initiatieven. Ik hoop dat de instructies die u aan Belgocontrol heeft gegeven naar aanleiding van de beslissingen die de ministerraad in december 2008 en februari 2010 heeft genomen, ervoor zullen zorgen dat er definitief een einde wordt gemaakt aan het ongeoorloofde gebruik van baan 02, dat de naleving van de geluidsnormen wordt afgedwongen en dat er daadwerkelijk sancties worden opgelegd aan wie die normen overschrijdt.

Wat de structuur van het nieuwe onafhankelijke controleorgaan betreft, lijkt het Franse voorbeeld me een geschikte inspiratiebron. Dankzij de optimalisering van de werking van de ombudsdienst, waarop ik in een van mijn voorgaande vragen had aangedrongen, zullen de omwonenden eindelijk de informatie krijgen waar ze al zo lang naar vragen. Dat de vergaderingen van het overlegforum zullen worden hervat, is bovendien een goede zaak.

09.07 Valérie De Bue (MR): Ik wil u eveneens bedanken voor uw planning en uw wil om voortgang te maken met dit dossier. Dat zal de gemoederen wellicht enigszins bedaren. Wat het controleorgaan betreft, wil ik uw aandacht erop vestigen dat het echt onafhankelijk zal moeten zijn. Men moet er tot slot rekening mee houden dat heel wat gemeenten bij het overlegforum betrokken willen worden.

Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de explosieve stijging van het aantal piloten dat verblind wordt door laserpennen" (nr. 9912)

10 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation explosive du nombre de pilotes ayant été aveuglés par un pointeur laser" (n° 9912)

10.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het verblinden van piloten met een laserpen zou in België voorlopig niet tot bedreigende incidenten hebben geleid, maar volgens de FOD Mobiliteit worden er wel steeds vaker piloten van op de grond met een verblindende laser bestraald. Het aantal gemelde incidenten met laserstralen is de jongste jaren explosief gestegen. In 2009 werden er 5 incidenten geregistreerd, waarna het aantal steeg na 80 in 2010 en naar 136 in 2011. Dit laatste is een stijging met 70 % in vergelijking met 2010.

De meeste incidenten, 47, deden zich vorig jaar voor op Brussels Airport, gevolgd door de luchthavens van Charleroi met 37 incidenten, Luik met 25 incidenten, Antwerpen met 12 incidenten, Oostende met 8 incidenten en Kortrijk met 1 incident. 6 incidenten speelden zich buiten de luchthaven af.

Voor elk incident wordt een dossier geopend en wordt er nauw samengewerkt met de politiediensten, maar bij de FOD Mobiliteit heeft men geen weet van veroordelingen.

Het toeval wil dat, toen senator Tommelein hierover vorig jaar een vraag stelde, de gegevens in de pers verschenen alvorens hij antwoord kreeg. Toen hij dit jaar dezelfde vraag stelde, verschenen de cijfers opnieuw eerst in de pers. Het is niet zozeer dat ik medelijden heb met collega Tommelein, maar misschien kunt u de communicatie iets beter afstemmen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik verneem graag van u of er maatregelen werden genomen na de explosieve stijging in 2011. Vorig jaar werd uw collega Schoupe hierover bevraagd, die de standaardprocedure heeft uitgelegd, zonder er extra maatregelen aan toe te voegen. Het aantal incidenten neemt echter nog steeds toe. Ik hoop dat wij niet moeten vaststellen dat er eerst iets ergs moet gebeuren eer men effectief optreedt.

Daarom verneem ik graag van u of er specifieke maatregelen zijn genomen naar aanleiding van de explosieve stijging van het aantal piloten die verblind werden door een laserpen. Zo ja, welke maatregelen? Zo nee, waarom niet?

Werden er afspraken gemaakt met uw collega's van Justitie en van Binnenlandse Zaken om het betrappen, vervolgen en bestraffen van de daders aan te pakken? Ook in andere dossiers spreekt u over sensibiliseren. Het zou echter nuttig zijn dat men effectief overgaat tot betrappen, vervolgen en bestraffen van daders.

Welke afspraken zijn er ter zake met de andere ministers gemaakt? Als er geen gemaakt zijn, waarom hebt u nog geen overleg gehad met uw collega's in de regering?

10.01 Tanguy Veys (VB): Selon le SPF Mobilité, le nombre de pilotes aveuglés par des pointeurs laser depuis le sol a connu une croissance exponentielle. En effet, nous sommes passés de 5 incidents en 2009 à 80 en 2010 et 136 en 2011. La plupart des incidents se sont produits à Brussels Airport, suivi par les aéroports de Charleroi, Liège, Anvers, Ostende et Courtrai. Six faits ont été signalés à l'étranger. Un dossier est ouvert pour chaque incident et les services concernés collaborent étroitement avec la police. Toutefois, ces efforts n'ont jamais débouché sur la moindre condamnation.

A-t-on pris des mesures supplémentaires à la suite de ces faits? Le secrétaire d'État a-t-il convenu de mesures communes avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur? Il convient de prendre les coupables sur le fait, d'engager des poursuites et de leur infliger une peine.

10.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter,

10.02 Melchior Wathelet,

mijnheer Veys, door de stijging van het aantal incidenten met laserprojectie naar luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, heeft de DGLV in 2010 een onderzoek geopend met het oog op de lokalisering en de identificatie van de daders van de misdrijven. Er werd contact opgenomen en concrete afspraken gemaakt met Belgocontrol, de lokale politie en de dienst Luchtsteun van de federale politie, meer bepaald voor de opsporing van de schuldigen. Er werd eveneens een inspecteur van de DGLV belast met de opvolging van dat dossier.

De DGLV wil bovendien de volgende maatregelen nemen: de luchtvaartwet van 27 juli 1937 zal vervolledigd worden om het kwaadwillig gebruik van handbediende lasers tegen luchtvaartuigen en ATC-personeel strafbaar te maken, en de samenwerking tussen de DGLV, de Air Navigation Service Providers en de federale politie zal verbeterd worden door procedures op te starten tegen laseraanvallen.

secrétaire d'État: En 2010, à la suite de cette multiplication d'incidents, la Direction générale du Transport aérien a ouvert une enquête ayant trait aux auteurs de ces infractions. Des dispositions concrètes ont été prises en concertation avec Belgocontrol, la police locale et le service d'appui aérien de la police fédérale. Un inspecteur de la DGTA assure le suivi du dossier.

La DGTA entend également compléter la loi du 27 juillet 1937 sur le transport aérien, de manière à pouvoir sanctionner les auteurs d'usage malveillant de pointeurs laser dirigés contre les aéronefs et le personnel de contrôle aérien. Le lancement de procédures contre les attaques au laser contribuera à améliorer la coopération entre la DGTA, les fournisseurs de service de navigation aérienne et la police fédérale.

10.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik hoop dat de genomen maatregelen ook effectief vrucht zal afwerpen. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat het feit dat die lasermaterialen de jongste jaren in omloop zijn, dermate zou samenhangen met het aantal vaststellingen van verblinding. Ik denk toch dat die maatregelen ervoor kunnen zorgen dat in de toekomst beter zal worden opgetreden tegen personen die dergelijke zaken toepassen.

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

11 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geplande hervormingen in het regeerakkoord op vlak van mobiliteit" (nr. 9913)**

11 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les réformes prévues dans l'accord de gouvernement sur le plan de la mobilité" (n° 9913)**

11.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding van mijn vraag was een artikel in *De Standaard* waarin stond dat de Vlaamse regering een studie heeft uitgevoerd naar de eventuele gevolgen van de staatshervorming. Ik heb die studie opgevraagd.

Mijnheer de staatssecretaris, ik ondervraag u niet over uw verantwoordelijkheid met betrekking tot de staatshervorming maar wel met betrekking tot de mobiliteit. Ik stel vast dat daarover toch enige onduidelijkheid in het regeerakkoord bestaat.

11.01 **Tanguy Veys** (VB): Les études du gouvernement flamand sur les réformes en matière de mobilité telles qu'elles sont prévues dans l'accord de gouvernement font apparaître beaucoup d'imprécisions et de contradictions.

Est-il exact que la compétence des Régions en matière de Code

In mijn vraag verwees ik onder meer naar de hervormingen op het vlak van mobiliteit zoals de snelheidsbeperking, de regelgeving met betrekking tot de ladingen en de assen, de voorgedij van de Gewesten. Het is zeer divers.

Wat mij echter verwonderde, is dat de administratie van de Vlaamse regering na studie tot een inventaris komt van 82 fiches over de op til zijnde bevoegdheidsoverdrachten en de gevolgen voor personeel en middelen. Volgens hen is het resultaat van dat werk erg pover en men wijst daarmee in uw richting.

Ik vermoed dat u de twee zeer goed fijn kunt stemmen, omdat u het geluk hebt dat u twee petjes op hebt. Ik heb het dan over uw bevoegdheid voor zowel de mobiliteit als de staatsvorming. Er kan dus geen sprake van slechte communicatie zijn. U bent zeer goed geplaatst om te oordelen over de manier waarop de communicatie gebeurt en welke stappen worden gezet.

Volgens het studiewerk van de Vlaamse regering zouden er onduidelijkheden en tegenstrijdigheden zijn. Ook de gevolgen voor het personeel en de budgetten zouden zeer wazig zijn. Volgens de administratie van de Vlaamse regering zou het akkoord passages bevatten die in tegenstrijd lijken met de algemene doelstellingen van het regeerakkoord.

Zo zou de bevoegdheid van de Gewesten voor het verkeersreglement opnieuw ter discussie worden gesteld. Het doel om tot meer homogene bevoegdheidspakketten te komen, zou ook niet altijd worden bereikt. Op het vlak van het verkeersreglement en de rijopleiding zou bijvoorbeeld nog meer versnippering van bevoegdheden dan vandaag dreigen.

Tegen 15 maart zou een federale impactanalyse worden opgeleverd.

Mijnheer de staatssecretaris, wordt de bevoegdheid van de Gewesten op het vlak van het verkeersreglement opnieuw ter discussie gesteld? Zo ja, met welke motivatie en welke gevolgen? Is reeds geweten hoeveel personeelsleden ten gevolge het regeerakkoord op vlak van mobiliteit naar Vlaanderen zullen overkomen? Zo ja, hoeveel, voor welke diensten en in welke planning is voorzien? Zo nee, waarom nog niet en wanneer dan wel?

In welke mate zal de Vlaamse administratie betrokken worden bij de uitwerking van het regeerakkoord op het vlak van mobiliteit?

Ten slotte, dreigt er voor het verkeersreglement en de rijopleiding nog meer versnippering van bevoegdheden dan vandaag? Zo ja, in welke zin en met welke motivatie?

11.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, u hebt de tekst van het institutioneel akkoord op het vlak van mobiliteit niet geciteerd maar wel beschreven in uw vraag. Het is zeer duidelijk welke bevoegdheden al dan niet worden overgeheveld. Ik kan dus enkel bevestigen dat dit akkoord volledig zal worden uitgevoerd.

Het is te vroeg om nu reeds precies te kunnen inschatten hoeveel personeelsleden er naar Vlaanderen zullen overkomen. Dat belet echter niet dat men nu reeds bepaalde voorbereidingsoefeningen

de la route est de nouveau remise en cause? A-t-on déjà une vision plus précise, entre-temps, des implications de ces réformes pour le personnel? Un échéancier concret a-t-il été élaboré pour le déménagement des services? Le gouvernement flamand sera-t-il associé aux réformes? Le morcellement des compétences en matière de Code de la route et de formation à la conduite ne risque-t-il pas de s'accroître encore?

11.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: L'accord institutionnel est très clair quant aux compétences qui seront transférées. Il sera exécuté intégralement. Je prêterai une attention toute particulière à la cohérence et à l'efficacité de la répartition des compétences.

doet. De federale regering heeft op dit vlak een eerste stap beslist tijdens de Ministerraad van 27 januari met een eerste inventaris die door alle betrokken ministers en administraties wordt opgesteld en met de aanduiding van een ambtenaar, pilootregeringslid genaamd, die als tussenpersoon in elke administratie voor de coördinatie zal moeten zorgen. Het is uiteraard nodig dat een constructieve samenwerking bevorderd wordt tussen de gewestelijke en federale administraties om van de bevoegdheidsoverdracht een succes te maken. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft reeds sinds lange tijd een traditie van overleg en samenwerking met zijn gewestelijke homologen in het permanente college van leidende ambtenaren. Het institutioneel akkoord is gefocust op een coherente en efficiënte verdeling van de bevoegdheden. U mag er dus op rekenen dat ik daaraan bijzondere aandacht zal schenken.

Il est trop tôt pour dire combien de membres du personnel seront transférés en Flandre, même si des exercices préparatoires ont déjà eu lieu. Le 27 janvier, le Conseil des ministres a décidé de dresser un inventaire et de désigner un 'membre du gouvernement pilote' chargé de la coordination dans les différents services.

Une bonne collaboration avec les services régionaux est indispensable pour assurer le succès du transfert des compétences. Le SPF Mobilité et Transports peut se targuer d'une longue tradition de concertation et de collaboration avec son collègue permanent de fonctionnaires dirigeants.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp dat een en ander natuurlijk voorbarig is maar u moet ook begrijpen dat men vanuit Vlaanderen omtrent de problematiek van de mobiliteit zeer weinig materiaal heeft waarop men zich kan baseren. Met de signalen die men ontvangen heeft kon men niet anders dan een dergelijk oordeel vellen. Het is zeker goed dat sinds de Ministerraad van januari er toch al een aantal stappen werden genomen en dat het nodige overleg en duidelijkheid er zullen komen. Het verheugt mij te vernemen – dat is ook logisch – dat u stelt dat het regeerakkoord toch zeker op het vlak van de mobiliteit volledig zal worden uitgevoerd. Ik kijk ernaar uit hoe dat concreet zal gebeuren en welke planning er juist zal worden ontwikkeld. Een zaak is duidelijk: *pacta sunt servanda*, er mag niet worden getornd aan de gemaakte afspraken.

11.03 Tanguy Veys (VB): Je me réjouis d'apprendre que l'accord de gouvernement sur le plan de la mobilité sera exécuté intégralement et qu'un certain nombre de pas en ce sens ont déjà été franchis depuis le Conseil des ministres de janvier.

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

12 Question de M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la balise de radioguidage ILS à Woluwe-Saint-Pierre" (n° 9935)

12 Vraag van de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de antenne voor het radionavigatiesysteem ILS in Sint-Pieters-Woluwe" (nr. 9935)

12.01 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, le dossier n'est pas nouveau, mais permettez-moi de vous interroger à propos de la balise de radioguidage ILS, installée en 2005 à Woluwe-Saint-Pierre par Belgocontrol et qui sert à guider les avions à l'atterrissage sur la piste 02 de l'aéroport de Bruxelles-National.

12.01 Georges Dallemagne (cdH): In 2005 zou Belgocontrol de oude houten installaties van het radionavigatiesysteem vervangen hebben door een metalen mast van 15 meter hoog. Die mast werd zonder voorafgaandelijke toestemming geplaatst. In 2005

En 2005 donc, Belgocontrol aurait procédé au remplacement d'anciennes installations en bois du système de guidage électronique

par un mât métallique de 15 mètres de hauteur. Il semblerait que ce mât ait été installé sans autorisation préalable. En témoigne le procès-verbal rédigé par les autorités communales de Woluwe-Saint-Pierre à l'époque.

Une demande postérieure de régularisation a été introduite par Belgocontrol, le 25 juillet 2005, mais a été rejetée par un avis défavorable de la commission de concertation de la commune. Selon Belgocontrol, le nouvel équipement permettait de renforcer la sécurité sur la piste 02 mais également de rendre son utilisation possible par toutes les conditions atmosphériques.

D'après la commission de concertation, la demande de Belgocontrol revient à modifier les conditions d'exploitation de l'aéroport, car l'ILS entraîne une utilisation intensive d'une piste qui, à l'origine, ne devait être utilisée que dans des conditions particulières. De plus, elle a estimé que les répercussions d'une telle modification de fonctionnement sur l'environnement nécessitaient une étude d'incidence.

Le 16 mars 2007, la direction de l'urbanisme du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale a envoyé un recommandé à Belgocontrol en signifiant son refus d'autorisation d'urbanisme pour le placement de l'antenne ILS. Depuis lors, plus rien n'a bougé. L'antenne est toujours là et est bien utilisée par Belgocontrol. Inutile de vous dire que les riverains ont beaucoup de mal à accepter la situation.

Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, qu'en est-il de la situation aujourd'hui? Confirmez-vous l'utilisation de l'antenne ainsi que son installation illégale sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre? Comptez-vous prendre contact avec Belgocontrol afin de lui signifier l'infraction dont il fait preuve depuis 2005?

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

12.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur Dallemagne, le dossier auquel vous faites référence est la demande de permis de bâtir introduite le 6 juin 2005 par Belgocontrol pour remplacer une antenne *Outer Marker* qui fait partie d'un système ILS sur un terrain à Woluwe-Saint-Pierre. Le système ILS fournit aux pilotes l'information nécessaire sur la distance qui les sépare du seuil de la piste d'atterrissage 02 et est un outil indispensable pour assurer la sécurité des atterrissages. Une antenne *Outer Marker* doit se situer à une distance d'environ 7 kilomètres du seuil de la piste. Au moment du survol de l'antenne, le pilote reçoit un signal qui l'oblige à contrôler un certain nombre d'appareils de bord, dont notamment l'altimètre. Le remplacement, en 2005, de l'ancien *Outer Marker* était absolument indispensable pour des raisons de sécurité dans la mesure où celui-ci datait de 1961 et était devenu tout à fait obsolète.

Pour le dossier en question, ce n'est que le 19 mars 2007, soit deux ans après avoir introduit une demande officielle de permis de bâtir,

heeft Belgocontrol een regularisatieaanvraag ingediend, die na een ongunstig advies van de overlegcommissie van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe echter werd afgewezen.

Volgens Belgocontrol kwam de nieuwe apparatuur de veiligheid op baan 02 ten goede. Dankzij die nieuwe uitrusting kon die baan bovendien bij alle weersomstandigheden worden gebruikt. Belgocontrol vraagt in feite dat de exploitatievoorwaarden van de luchthaven worden gewijzigd, want met het ILS-systeem zal er vaker gebruik worden gemaakt van een baan die voorbehouden was voor bijzondere omstandigheden. Voor die aanpassing was er een effectenstudie vereist.

In maart 2007 heeft de Directie Stedenbouw van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haar beslissing meegedeeld om de toekenning van een vergunning voor de plaatsing van de antenne te weigeren. De antenne staat er echter nog steeds en de omwonenden weigeren zich neer te leggen bij die situatie.

Werd die antenne inderdaad onwettig geplaatst? Zal u contact opnemen met Belgocontrol om die overtreding te melden?

12.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het ILS-systeem verschaft piloten onder meer informatie over de afstand tot het begin van landingsbaan 02. Op ongeveer zeven kilometer van het begin van de baan moet er zich een zogenaamde *outer marker* bevinden. Wanneer het vliegtuig over de antenne vliegt, ontvangt de piloot een signaal dat hem ertoe verplicht bepaalde boordinstrumenten te controleren. Het was hoogstnodig dat de bestaande antenne werd vervangen, aangezien deze al van 1961 dateerde en verouderd was.

que Belgocontrol a reçu une réponse négative des fonctionnaires de l'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette réponse consistait en un refus de permis de bâtir.

La procédure d'examen du dossier s'éternisant et considérant le caractère indispensable du remplacement ainsi que son obligation d'assurer la continuité de la sécurité du trafic aérien, Belgocontrol a décidé unilatéralement de remplacer l'antenne sans attendre la délivrance du permis de bâtir. Suite à la décision de refus de l'administration de la Région, Belgocontrol a immédiatement introduit un recours administratif auprès du Collège de l'urbanisme. Bien que ce Collège d'urbanisme doive légalement notifier sa décision au demandeur dans un délai de 75 jours, Belgocontrol n'a toujours pas reçu de décision. Cela ne fait que cinq ans après l'introduction du recours!

Par ailleurs, Belgocontrol a demandé à deux reprises pour être entendu au Collège d'urbanisme. En vain! Le conseil de Belgocontrol a en outre adressé un courrier à la Région de Bruxelles-Capitale pour signaler qu'une procédure de recours était en cours et pour demander la suspension de mesures éventuelles, comme par exemple un ordre de démolition, tant qu'il n'y aurait pas de décision en appel de la part du Collège d'urbanisme. Belgocontrol n'a pas non plus obtenu de réponse à son courrier!

En synthèse, Belgocontrol attire l'attention sur les éléments matériels et juridiques suivants pour motiver le remplacement de l'antenne *Outer Marker* effectué sans attendre la délivrance du permis de bâtir: la priorité absolue donnée à la sécurité, le principe de continuité, l'absence de délivrance du permis de bâtir dans un délai raisonnable et la motivation inexacte de la décision initiale du refus.

Twee jaar nadat de bouwvergunning officieel werd aangevraagd, heeft Belgocontrol nu een negatief antwoord gekregen van de stedenbouwkundige ambtenaar van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Aangezien het onderzoek van het dossier maar bleef slepen en gelet op zijn verplichting om de veiligheid van het luchtverkeer continu te verzekeren, heeft Belgocontrol besloten de antenne te vervangen zonder de uitreiking van de bouwvergunning af te wachten. Belgocontrol heeft tevens beroep aangetekend bij het stedenbouwkundig college. Hoewel de wet voorziet in een termijn van 75 dagen voor de betekening van de beslissing, heeft Belgocontrol die beslissing nog steeds niet ontvangen. Bovendien heeft Belgocontrol tot tweemaal toe vergeefs gevraagd te worden gehoord.

Belgocontrol heeft erop gewezen dat er een beroepsprocedure aan de gang was en heeft gevraagd dat beslissingen zoals een bevel tot afbraak zouden worden opgeschort. Het autonome overheidsbedrijf heeft echter nooit enig antwoord gekregen.

Belgocontrol rechtvaardigt de vervanging van de antenne zonder de vereiste bouwvergunning door de absolute voorrang die gegeven wordt aan de veiligheid, het feit dat er geen bouwvergunning werd uitgereikt binnen een redelijke termijn en de onnauwkeurige motivering van de weigering.

12.03 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je note que Belgocontrol, outre une chronologie différente des faits et des infractions que celle que j'ai reçue de la commune de Woluwe-Saint-Pierre où je réside, ne dit pas qu'il n'a pas procédé de manière illégale. Il confirme qu'il n'a pas obtenu les autorisations nécessaires. Je regrette qu'il ait agi de manière unilatérale. S'il estimait être dans son bon droit, je ne vois pas pourquoi il n'a pas tenté de procéder par voie judiciaire. Belgocontrol ne le dit pas spécifiquement mais j'entends qu'il a quand même mis en place un dispositif qui n'était pas véritablement celui qui existait au préalable. C'est un dispositif de nouvelle génération; même s'il prétend ne pas l'utiliser comme un

12.03 Georges Dallemagne (cdH): Belgocontrol houdt er een andere chronologie van de feiten en overtredingen op na dan de gemeente Sint-Pieters-Woluwe. Ik betreur dat er eenzijdig actie werd ondernomen. Als Belgocontrol in zijn recht is, waarom heeft het dan geen gerechtelijke stappen gedaan? Feit is dat er een nieuwe antenne werd geïnstalleerd.

dispositif de troisième génération, c'est pourtant bien le cas!

Je souhaite vraiment qu'une solution soit rapidement trouvée à cette situation qui, selon moi, est contraire au droit et qui pourrait bien être dangereuse pour l'avenir

Enfin, je note que, dans ce cas tout comme dans d'autres, les services de l'urbanisme de Belgocontrol ont procédé d'une manière assez étrange. Je pense ici notamment au projet Uplace et de la tour près du canal pour lequel il y a eu toute une confusion de la part des services de l'urbanisme de Belgocontrol.

Je compte demander à mes collègues d'interpeller le gouvernement bruxellois afin que ce dernier donne sa position quant à ces informations.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- M. David Clarinval au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la ligne de partage entre le travail salarié et le travail indépendant au sein des écoles de conduite agréées" (n° 9927)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la filière libre d'auto-école" (n° 10099)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de scheidingslijn tussen loonarbeid en zelfstandige arbeid bij erkende rij scholen" (nr. 9927)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "autorijlessen via het systeem van de vrije begeleiding" (nr. 10099)

13.01 David Clarinval (MR): Monsieur le secrétaire d'État, lorsqu'une école de conduite propose des services, le client se présente dans un bureau. Il doit signer un contrat avec l'entreprise qui a reçu l'agrément. Mais, le plus souvent, il ne signe rien; le client exécute ensuite un paiement pour confirmer son engagement. Ensuite, il se rendra au moment voulu pour recevoir les cours. Cette prestation est assurée par l'instructeur qui rencontre l'élève selon les modalités convenues avec l'entreprise qui s'est chargée de l'inscription. Mais il n'est pas précisé que l'élève est dirigé vers un moniteur ayant un statut d'indépendant. Le client ignore donc qu'il est dirigé vers un autre opérateur économique.

L'horaire, le rythme des rencontres et le lieu sont communiqués et donc imposés à l'instructeur. Ce dernier n'intervient ni sur le prix de vente ni sur la politique commerciale de l'école de conduite. Il utilise le véhicule de l'entreprise et l'infrastructure de l'entreprise. La section IV de l'arrêté royal "auto-école" impose d'ailleurs de mettre les véhicules affectés à l'apprentissage à la disposition des instructeurs dans l'exercice de leur fonction. Lorsque le travail est produit, l'arrêté prévoit une obligation souvent répétée de faire signer les divers documents par le directeur de l'école de conduite. Il en découle des

Deze situatie is niet alleen onwettig, maar ook gevaarlijk.

De wegen van de dienst urbanisme van Belgocontrol zijn vaak ondoorgroendelijk. Ik zal mijn collega's verzoeken de Brusselse regering hierover te ondervragen.

13.01 David Clarinval (MR): Een rij-instructeur geeft zijn lessen op basis van de afspraken die door de leerling met de autorij school gemaakt werden; de leerling weet over het algemeen niet dat de instructeur een zelfstandige is. De instructeur bemoeit zich niet met de prijs of het commercieel beleid van de rij school. Hij gebruikt het voertuig en de infrastructuur van het bedrijf. Het koninklijk besluit ter zake bepaalt dat de diverse documenten die de rij-instructeur moet indienen, door de directeur van de rij school moeten worden ondertekend. Dat gebeurt echter niet altijd. Om rijlessen te kunnen inrichten moet de rij school erkend zijn; een instructeur zelf kan geen erkenning aanvragen. Sommige

contrôles journaliers sur le travail de l'instructeur. Ce dernier ne jouit pas d'une liberté dans l'organisation de son travail et ne bénéficie d'aucune autonomie dans la planification de son temps, compte tenu du fait qu'il accepte de rencontrer les élèves selon des plages horaires déterminées par l'école de conduite.

L'existence même de la capacité à donner des leçons de conduite est fonction de l'agrément de l'école de conduite, étant donné que l'instructeur ne possède pas les titres requis pour solliciter un agrément. Il est évident que tous les instructeurs travaillent dans les mêmes conditions, même si certains ne bénéficient pas d'un contrat de travail.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles décisions comptez-vous prendre concernant l'assujettissement et le statut des instructeurs d'auto-école qui n'ont pas sollicité ou qui n'ont pas obtenu un agrément de l'État? Comptez-vous demander l'avis auprès de la Commission de règlement de la relation de travail afin d'objectiver les rapports professionnels au sein des écoles de conduite? Comptez-vous demander l'avis du CSPME et du CNT avant d'élaborer vos projets? Je vous remercie d'avance de vos réponses.

13.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Chers collègues, cette problématique m'est bien connue. Suite à la modification de la formation à la conduite pour les permis de conduire de catégorie B en 2006, les accompagnateurs du candidat de la filière libre ne sont plus connus ou contrôlés au moment de la délivrance du permis de conduire provisoire. En outre, la réglementation prévoit qu'un moniteur breveté peut accompagner quelqu'un pour lui apprendre à conduire en dehors d'une auto-école, donc dans le cadre de la filière libre.

Je suis d'accord avec vous: cette situation crée une forme de concurrence déloyale vis-à-vis des auto-écoles qui doivent être agréées, qui sont soumises au contrôle de l'autorité et doivent être en règle avec toutes les dispositions sociales, fiscales, etc.

J'ajoute qu'on impose aux auto-écoles, au nom de la sécurité routière, une série de contraintes qui, quand il s'agit de guides absolument non répertoriés, ne posent manifestement plus de problème en matière de sécurité routière. Le raisonnement me paraît étrange.

Mon prédécesseur à la Mobilité avait préparé un projet d'arrêté royal pour mettre fin à cette situation, notamment par la limitation du nombre d'accompagnateurs à deux au maximum, qui doivent être mentionnés sur le permis de conduire, avec la restriction de ne pouvoir servir d'accompagnateur qu'une fois par an, à l'exception des membres de la famille proche du candidat-conducteur, la limitation de la possibilité de prolonger le permis de conduire provisoire et la suppression de la possibilité pour les enseignants brevetés de donner des leçons dans le cadre de la filière libre.

La chute du gouvernement, au début de l'année 2010, a interrompu la finalisation de ce projet. Je viens de demander à mon administration de réactiver ce dossier et de me faire part des démarches à suivre en ce qui concerne les pourparlers avec la Région, étant donné qu'il s'agit d'une matière promise à régionalisation.

instructeurs werken zonder arbeidsovereenkomst.

Welke maatregelen bent u van plan te treffen inzake de verplichtingen en het statuut van rij-instructeurs die geen erkenning hebben aangevraagd bij de overheid of er geen hebben gekregen?

13.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ingevolge de wijziging van 2006 wordt er bij de uitreiking van het voorlopige rijbewijs aan een kandidaat-bestuurder die kiest voor vrije begeleiding, niet meer nagegaan wie zijn begeleider zal zijn, noch of die begeleider aan de vereisten beantwoordt. Een gebrevetteerde rij-instructeur die houder is van een brevet kan ook buiten de rijsschool om iemand leren autorijden, wat zorgt voor oneerlijke concurrentie ten opzichte van de autorijsscholen, die een erkenning moeten hebben, onder overheidstoezicht staan, enz. Het is vreemd dat een hele rist beperkingen op het stuk van de verkeersveiligheid niet van toepassing zijn op de niet-geïdentificeerde vrije begeleiders.

Ik heb mijn administratie gevraagd het ontwerp van koninklijk besluit dat door mijn voorganger hieromtrent werd voorbereid, opnieuw ter hand te nemen. Deze materie staat op het regionaliseringsmenu. Mijn administratie heeft geen enkele controlebevoegdheid ten aanzien van de vrije begeleiding. De directie Certificatie & Inspectie van mijn FOD is alleen bevoegd voor het toezicht op de erkende

En ce qui concerne les contrôles de la filière libre, je dois vous dire que mon administration n'a aucun pouvoir de contrôle sur cette filière libre. La Direction de certification de l'inspection de mon administration n'est compétente que pour contrôler les écoles de conduite agréées dans le cadre de la réglementation relative aux auto-écoles.

En ce qui concerne votre question sur les centres d'examen, il faut noter qu'ils effectuent eux-mêmes, lors de l'examen pratique, certaines vérifications en ce qui concerne le guide à l'apprentissage – possession d'un permis de conduire, documents d'identité, etc. – avant de commencer l'examen pratique.

Enfin, la police est en mesure de faire les contrôles sur la route et peut, le cas échéant, constater des infractions à la réglementation du permis de conduire, par exemple, la validité du permis provisoire, l'âge de l'accompagnateur, etc.

Les instructeurs travaillent en effet dans un lien de subordination, de dépendance au sein d'une école de conduite. À l'heure actuelle, je n'ai pas l'intention de revoir le statut qui lie l'instructeur et l'école de conduite dans laquelle il travaille.

13.03 David Clarinval (MR): Madame la présidente, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse très complète. Je prends bonne note qu'il partage notre point de vue concernant cet aspect de la concurrence déloyale et qu'il réactivera le texte préparé par son prédécesseur.

La régionalisation de la matière ne simplifiera pas les choses car actuellement, il existe des ambiguïtés. J'espère que cette régionalisation apportera davantage de simplification et de responsabilisation dans ce dossier.

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

14 Samengevoegde vragen van

- de heer **Luk Van Biesen** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs met punten" (nr. 10086)
- mevrouw **Karin Temmerman** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs met punten" (nr. 10468)

14 Questions jointes de

- **M. Luk Van Biesen** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le permis de conduire à points" (n° 10086)
- **Mme Karin Temmerman** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le permis de conduire à points" (n° 10468)

14.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, het pleidooi voor een strengere aanpak van recidive is niet nieuw. Tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van mei 2011 beval de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) een integrale benadering en concrete maatregelen aan om veelplegers van verkeersmisdrijven op een doeltreffende manier te bestraffen. Dit

rijtscholen. De examencentra verifiëren wel een aantal zaken met betrekking tot de begeleider vooraleer het praktijkexamen wordt afgenomen. De politie kan dan weer controles uitvoeren op de weg (geldigheid van het voorlopige rijbewijs, enz.).

Op dit ogenblik ben ik niet van plan het statuut van de instructuur in relatie tot de rijtschool te herzien.

14.01 Luk Van Biesen (Open Vld): La Commission Fédérale Sécurité Routière (CFSR) voudrait sanctionner plus efficacement les auteurs récidivistes d'infractions de roulage. Dans cette optique,

stond in aanbeveling 12.

In de schoot van de FCVV werd een werkgroep opgericht die nieuwe maatregelen zal uitwerken die, naast de al bestaande zwaardere bestraffing, streven naar een zo doeltreffend mogelijke aanpak van veelplegers. De werkgroep zal onder andere de noodzaak van de invoering van een rijbewijs met punten onderzoeken, en verder: snelheidsbegrenzing voor recidivisten, het gebruik van *black boxes* en alternatieve maatregelen. Bij het uitwerken van deze maatregelen zal er rekening worden gehouden met de aanbeveling de opsporing en de vervolging verder te automatiseren, alsook met de voorstellen inzake nummerplaat aansprakelijkheid.

In het verleden werden reeds een databank Rijbewijs en een databank Voertuigen bij wet opgericht. De koppeling van beide databanken zou moeten toelaten recidive beter op te sporen en efficiënter te bestraffen. Zijn beide databanken intussen operationeel, of wat is de timing? Wordt recidive vandaag reeds beter opgespoord dankzij de koppeling van deze databanken?

Hoe verloopt de uitvoering van aanbeveling 12 – een integrale benadering en concrete maatregelen om veelplegers van verkeersmisdrijven op een doeltreffende manier te bestraffen – die geformuleerd werd tijdens de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid van mei 2011?

Is de werkgroep in de schoot van de FCVV al bijeengekomen? Welke concrete voorstellen liggen er op tafel?

14.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Gelet op de tegenstand tegen het rijbewijs met punten ben ik niet van plan de nodige stappen te zetten voor de invoering. Een betere gegevensuitwisseling vormt een belangrijk aandachtspunt voor de minister van Justitie en mezelf, waarvoor wij zo vlug mogelijk een echte doorbraak moeten realiseren.

Er is reeds heel wat geschreven over de effecten van het rijbewijs met punten op de verkeersveiligheid, zowel in positieve als in negatieve zin. Sommigen vinden dergelijke systemen niet kostenefficiënt, namelijk omdat er maar beperkte baten zijn in termen van een vermindering van het aantal doden in verhouding tot de gemaakte kosten. Eens te meer blijkt het dus vooral over een politieke keuze te gaan om op basis van een aantal veronderstellingen over te gaan tot de invoering van een rijbewijs met punten.

Landen die het rijbewijs met punten hebben ingevoerd, verwijzen dikwijls naar de positieve effecten ervan op de ongevallencijfers, die daardoor lager zijn, zonder dat men dat echt kan bewijzen. Bovendien houdt men te weinig rekening met de interferentie van andere beleidsmaatregelen die tegelijkertijd werden genomen of met bepaalde flankerende maatregelen.

Zo is gebleken dat de invoering van het rijbewijs met punten wel een positief effect kan hebben op korte termijn, omdat men schrik heeft het rijbewijs te verliezen. Op langere termijn stelt men echter vast dat het positieve effect is uitgewerkt, omdat chauffeurs hebben ingezien dat men toch niet zo veel gevaar loopt het rijbewijs te verliezen.

Misschien bestaan er nog andere systemen om hetzelfde effect te

elle examine toutes les pistes, y compris celle du permis à points. La liaison des bases de données permis de conduire et véhicules devrait permettre de mieux déceler les récidives.

Cette liaison a-t-elle déjà été réalisée? Qu'en est-il de l'approche intégrale de la récidive promise lors des états généraux de mai 2011?

14.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Vu l'opposition que suscite le permis de conduire à points, je n'ai pas l'intention d'entreprendre les démarches nécessaires à sa mise en œuvre. La ministre de la Justice et moi-même accordons une attention particulière à l'amélioration de l'échange de données et nous souhaitons réaliser le plus rapidement possible des progrès significatifs dans ce domaine.

Il a déjà été abondamment question de l'incidence du permis de conduire à points sur la sécurité routière, tant en termes positifs que négatifs. Il s'agira donc en définitive de poser un choix politique. La question est de savoir si un lien peut bel et bien être établi entre le permis à points et une diminution du nombre d'accidents. Par ailleurs, on doit également s'interroger sur le rôle que peuvent jouer d'autres mesures. À court terme, il y a la crainte de se voir retirer son

bereiken. Zo werk ik aan een manier om recidivisten zwaarder te bestraffen wanneer zij verschillende zware overtredingen na elkaar hebben begaan in een bepaalde periode. Op dat ogenblik zal de rechter een verplicht verval van het recht op sturen moeten uitspreken. Dergelijke oplossingen zal ik in elk geval een stuk sneller kunnen realiseren dan de eigenlijke invoering van het rijbewijs met punten.

permis de conduire, mais cette crainte disparaît avec le temps. Peut-être existe-t-il encore d'autres systèmes permettant d'atteindre le même objectif. Ainsi, je planche sur un moyen de sanctionner plus sévèrement les récidivistes lorsqu'ils ont commis successivement plusieurs infractions graves au cours d'une période déterminée. En pareil cas, le juge devra obligatoirement prononcer une déchéance du droit de conduire. En tout état de cause, je pourrai plus rapidement mettre en oeuvre de telles décisions que le permis à points.

14.03 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verontrustende stijging van het aantal verkeersdoden in België" (nr. 9971)
- mevrouw **Jacqueline Galant** aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de resultaten van de nieuwe verkeersveiligheidsbarometer die het BIVV heeft gepubliceerd" (nr. 10014)
- de heer **Olivier Destrebecq** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersslachtoffers" (nr. 10101)
- de heer **Bert Wollants** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stijging van het aantal verkeersdoden" (nr. 10439)
- mevrouw **Karin Temmerman** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersslachtoffers en de maatregelen teneinde de verkeersveiligheid te verhogen" (nr. 10615)

15 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation inquiétante du nombre de tués sur les routes belges" (n° 9971)
- **Mme Jacqueline Galant** à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "les résultats du nouveau baromètre de la sécurité routière publié par l'IBSR" (n° 10014)
- **M. Olivier Destrebecq** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les tués sur la route" (n° 10101)
- **M. Bert Wollants** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation du nombre de tués sur les routes" (n° 10439)
- **Mme Karin Temmerman** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les victimes de la route et les mesures destinées à augmenter la

sécurité routière" (n° 10615)

De **voorzitter**: Mevrouw Galant, de heer Destrebecq, de heer Wollants en mevrouw Temmerman kunnen niet aanwezig zijn om hun vraag te stellen.

La **présidente**: Mme Galant, M. Destrebecq, M. Wollants et Mme Temmerman ne peuvent être présents pour poser leurs questions.

15.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wij hebben dit debat reeds in beknopt gevoerd in de plenaire vergadering, maar mogelijks wenst u toch nog het een en ander toe te voegen, al was het maar omdat ik ervan uitga dat het duidelijk is dat de cijfers zeer ernstig zijn. U verwees zelf naar het regeerakkoord en naar uw beleidsnota, die daarvan toch een doorslag is, en zei dat verkeersveiligheid voor u een topprioriteit is.

15.01 Tanguy Veys (VB): Dans l'accord de gouvernement et pour le secrétaire d'État, la sécurité routière est une priorité absolue.

De cijfers zijn wat ze zijn. Er is een ernstige stijging, zowel in Vlaanderen, met 1,1 %, als zeker ook in Wallonië, met 8,8 %. Dat geeft een gemiddelde stijging van 3,8 % in vergelijking met 2010.

Les chiffres sont effectivement désastreux: une forte augmentation du nombre de tués sur la route est constatée tant en Flandre, à hauteur de 1,1 %, qu'en Wallonie, à hauteur de 8,8 %. L'augmentation moyenne est donc de 3,8 % par rapport à 2010. Même les fameuses campagnes Bob n'ont manifestement pas réussi à inverser la tendance.

U verwees in uw antwoord onder meer naar een aantal analyses dat zou gebeuren en naar een overleg dat zou plaatsvinden. Het is verwonderlijk dat wanneer men anno 2012 geconfronteerd wordt met cijfers op het vlak van verkeersdoden, men eerst moet analyseren over welke soort verkeersdoden het gaat en in welke omstandigheden de ongevallen gebeurden.

En séance plénière, le secrétaire d'État a fait allusion à l'analyse et la concertation. En est-on toujours à la phase d'analyse des accidents?

Mijnheer de staatssecretaris, men heeft dus gekozen voor een beleid met weinig visie en op basis van weinig feitenmateriaal. Gelet op de Europese doelstellingen en op de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, moest het aantal verkeersdoden worden aangepakt. En dus kwamen er meer BOB-campagnes, want dat valt op. Het aantal BOB-campagnes steeg jaar na jaar. Wij hebben er nog nooit zoveel gezien als tijdens de voorbije eindejaarsperiode. Er waren 263 000 ademtests, een stijging met 3,6 %. Blijkbaar heeft dat niet gezorgd voor een drastische daling van het aantal verkeersdoden.

N'existe-t-il toujours pas de véritable système d'enregistrement des accidents? Espérons que le secrétaire d'État puisse compléter la réponse qu'il a fournie en séance plénière. De vraies mesures seront-elles enfin prises pour inverser la tendance et atteindre les objectifs fixés par l'Europe et les États généraux pour la sécurité routière?

Volgens mij, mijnheer de staatssecretaris, is het antwoord dat u gaf in de commissie, niet van die aard om te zeggen dat men voortgaat op de ingeslagen weg. Er zal misschien meer worden gesensibiliseerd, wat meer regels worden opgelegd, meer worden gesanctioneerd en meer worden gecontroleerd. Dat was uw antwoord. Volgens mij volstaat dit niet, temeer daar in het Vlaams Parlement zelf — en dat beleid verloopt toch hand in hand, zeker wat betreft de wegeninfrastructuur — collega Crevits zegt dat ook daar de nodige analyse moet gebeuren van de cijfers. Di registratie en de analyse zou ook daar een probleem zijn.

Ik vind het toch een beetje pijnlijk, zowel voor u als voor de Vlaamse minister voor Mobiliteit, mevrouw Crevits, dat men anno 2012, wanneer men geconfronteerd wordt met dergelijke stijging, eerst de cijfers moet analyseren. In het verleden voerde men steeds een beleid waarbij eerst de cijfers werden geanalyseerd en daarna werd overgegaan tot het formuleren van voorstellen en het nemen van maatregelen. Men heeft blijkbaar op het Vlaamse niveau, en dat is uw verantwoordelijkheid niet, nog altijd geen werk gemaakt van een degelijk Vlaams ongevallenregistratiesysteem.

In hoeverre beperkt u zich tot het antwoord dat u gaf in de plenaire vergadering van de Kamer? Zijn er bijkomende argumenten die het beleid tot op heden staven? Men spreekt immers nog altijd over een verontrustende stijging.

Hebt u alsnog bijkomende maatregelen genomen om deze tendens te doen dalen en de doelstelling van Europa en van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid alsnog te halen?

15.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, het betrof een samengevoegde vraag. Er is dus ook een gedeelte van mijn antwoord in het Frans, waarvoor mijn excuses.

De cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV, waaraan u refereert, zijn gebaseerd op informatie uit de processen-verbaal van de politie. Het betreft voorlopige cijfers, die moeten toelaten recente tendensen vast te stellen. Het BIVV heeft nog geen diepgaande analyse kunnen uitvoeren van de stijging van het aantal doden in 2011, vermits er geen details van de verkeersongevallen ter beschikking zijn. Die zullen pas later door de FOD Economie gepubliceerd worden.

De enige verklaring tot nu toe voor de stijgende tendens is dat 2011 gekenmerkt werd door relatief mooi en mild weer, terwijl 2010 een jaar was met zeer barre weersomstandigheden en met twee sneeuwperiodes, in het begin en het einde van het jaar. Besneeuwde en bevroren wegen leiden ongetwijfeld tot meer lichte ongevallen, maar ook tot minder zwaargewonden of doden. Zachter weer zet automobilisten aan tot sneller rijden en zwakke weggebruikers begeven zich dan ook meer op de weg.

December 2011, gekenmerkt door zachte temperaturen, leidde tot meer verkeersongevallen ten opzichte van de maanden december 2008 en 2009. Ter vergelijking, in december 2010 telden wij 33 doden ter plaatse. In december 2011 61, meer dan dubbel zoveel.

La tendance montre, malgré ces chiffres plus élevés en 2011, que nous nous dirigeons vers une diminution globale du nombre de victimes sur plusieurs années.

Durant l'élaboration de mon plan de sécurité routière, je suis resté attentif aux nouvelles recommandations des états généraux de la sécurité routière. Elles préconisent notamment de développer des stratégies de sensibilisation destinées à des groupes-cibles qui courent un risque élevé d'accident, d'augmenter le risque objectif et subjectif du contrôle de la vitesse, du taux d'alcoolémie et du port de la ceinture.

Le 29 mars aura lieu la journée *Go for Zero*, organisée par l'IBSR. L'objectif est de sensibiliser les usagers au fait que chaque victime de la route est une victime de trop et que la sécurité routière est l'affaire de tous.

S'agissant des pays voisins, les actions se concentrent naturellement,

15.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Les chiffres du baromètre de la sécurité routière de l'IBSR sont basés sur les procès-verbaux rédigés par la police. Ils sont provisoires. En l'absence de données détaillées sur les accidents, l'IBSR n'a pas encore pu approfondir son analyse de l'augmentation du nombre de tués en 2011. Ces données détaillées seront publiées ultérieurement par le SPF Économie.

Pour l'heure, la seule explication que l'on peut donner est que le temps relativement beau et doux qui a caractérisé l'année 2011 a incité à rouler plus vite. Les usagers faibles sont aussi plus présents sur les routes. On déplore donc moins de tués et de blessés graves lorsque les routes sont enneigées. À titre de comparaison, on a dénombré 33 morts sur place en décembre 2010, contre presque le double en décembre 2011, à savoir 61.

Hoewel de cijfers voor 2011 hoger uitvallen, is het aantal slachtoffers de jongste jaren globaal gedaald.

In navolging van de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid is mijn plan erop gericht de risicogroepen te sensibiliseren en de objectieve en subjectieve kans op controle op te trekken.

Het BIVV organiseert op 29 maart Go For Zero, een verkeersveilige dag die de weggebruikers ervan moet overtuigen dat elk verkeersslachtoffer er een te veel is en dat verkeersveiligheid ons

tout comme chez nous, sur les principales causes de mortalité, c'est-à-dire: la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, l'absence de port de la ceinture et d'autres mesures de sécurité. Bien entendu, les caractéristiques du réseau routier – la densité de la circulation et les vitesses maximales autorisées – expliquent les fluctuations entre les différents pays. Le baromètre français montre la même tendance à la hausse pour le mois de décembre, qui s'explique également par un contexte météorologique atypique.

Une concertation avec les autorités fédérées en vue d'identifier les causes de la hausse du nombre d'accidents et de trouver des solutions n'est pas exclue.

Ik ben, net als mijn collega, minister Crevits, voorstander van een snellere en meer diepgaande analyse van de verkeersongevallenstatistieken. Toch moet men altijd voorzichtig zijn met het trekken van conclusies op basis van voorlopige cijfers en op korte termijn. Meer gedetailleerde cijfers op lange termijn kunnen een ander en meer genuanceerd beeld geven. Wel klopt het dat wij de definitieve statistieken, bijvoorbeeld van 2011, sneller zouden moeten kunnen krijgen.

Dankzij de analyse van de verkeersongevallenformulieren, kunnen wij reeds over vrij gedetailleerde gegevens beschikken die als representatief kunnen worden genoemd voor alle ongevallen die in België gebeuren. Het soort informatie en de kwaliteit ervan kunnen natuurlijk nog verbeterd worden.

Het BIVV heeft een eerste stap gezet naar een meer diepgaande ongevalanalyse aan de hand van de pv's en de expertiseverslagen. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de gedragscomponenten, maar ook naar de infrastructuur en het voertuig zelf. De resultaten van dat diepteonderzoek kunnen aanvullende informatie opleveren bij de analyse van de ongevallenstatistieken.

Ik ben niet gewonnen voor alcoholtests die worden afgenomen door private firma's. Verkeershandhaving is een van de zeven basispunten...

Ik vrees dat dit antwoorden zijn op andere vragen. Gelieve mij hiervoor te verontschuldigen.

De infrastructuur is een bevoegdheid van de Gewesten. Steeds meer personen worden gesensibiliseerd voor de problematiek van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in hun stad of gemeente. Het Waals Gewest confronteerde automobilisten ook met het aantal ongevallen en de slachtoffers die op een bepaalde weg zijn gevallen. Ook de politie wordt gesensibiliseerd om op de risicoplaatsen meer controles te organiseren.

allen aanbelangt.

De acties in onze buurlanden spitsen zich toe op de belangrijkste doodsoorzaken, zoals snelheid, alcohol, verdovende middelen en het niet dragen van de veiligheidsgordel. Ook in Frankrijk vielen er in december meer verkeersdoden: de weersomstandigheden hebben daarin een rol gespeeld.

We zouden hierover overleg kunnen plegen met de deelstaten om na te gaan wat die toename heeft veroorzaakt en welke oplossingen er kunnen worden aangedragen.

Je suis, comme la ministre Crevits, favorable à une analyse rapide et fouillée des statistiques des accidents de la route, mais la prudence s'impose néanmoins quant aux conclusions tirées sur la base de chiffres provisoires et à court terme. Il nous faut un tableau plus nuancé de la situation, même s'il est exact que nous devrions pouvoir disposer plus rapidement des statistiques définitives.

Les constats d'accidents fournissent déjà des informations relativement détaillées représentatives de tous les accidents survenus en Belgique.

L'IBSR a franchi un premier pas vers une analyse plus circonstanciée des accidents sur la base des procès-verbaux et des rapports d'expertise. Cette analyse porte sur l'attitude du conducteur, mais également sur l'infrastructure et l'état du véhicule. L'infrastructure est une compétence dévolue aux Régions.

Je ne suis pas favorable aux tests d'alcoolémie effectués par des sociétés privées.

Un nombre croissant de citoyens sont sensibilisés au problème de la sécurité routière et de la viabilité du trafic dans leur ville ou dans

leur commune. La région wallonne a également confronté les automobilistes aux statistiques d'accidents et aux nombres de victimes ayant perdu la vie sur certaines routes. De même, la police est encouragée à multiplier les contrôles aux endroits à risques.

15.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord is al iets uitvoeriger dan wij in de Kamer al hebben gehoord en het bevat een aantal elementen die duidelijk te kennen geven dat u lessen wilt trekken uit het verleden.

15.03 Tanguy Veys (VB): La politique doit effectivement s'appuyer sur des données suffisamment fiables et étayées.

Ik hoop in ieder geval dat men erin slaagt om de cijfers te verfijnen, zodat men ervoor kan zorgen dat in de toekomst de maatregelen die worden genomen en het beleid dat wordt gevoerd, gebaseerd zijn op elementen die voldoende gedragen zijn. Men moet weten waarover men spreekt, men moet weten wat er achter de cijfers steekt.

Il faut par ailleurs œuvrer à un meilleur apprentissage de la conduite et à une formation à la circulation routière.

Wat de registraties betreft, zoals ik al zei in de plenaire vergadering, moet er zeker ook werk worden gemaakt van een betere rijeducatie en rijopleiding.

Dat geldt zeker voor de verbetering van de vakbekwaamheid van chauffeurs. Vooral de cijfers met betrekking tot rijbewijs C vormen een pijnpunt. Er is ook een probleem inzake rijbewijs B, wanneer wij kijken naar de dramatische gevolgen op het vlak van de verkeersveiligheid. Als die punten worden aangepakt, staan wij een stap verder en zullen de cijfers wellicht opnieuw in dalende lijn gaan.

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

De **voorzitter**: Collega's, de staatssecretaris moet stipt om 13 u 00 vertrekken. Een aantal collega's zit al een tijdje te wachten, maar om praktisch en constructief werk te leveren stel ik voor dat de staatssecretaris hun het schriftelijke antwoord op hun vraag bezorgt, want wij hebben geen tijd meer om de vragen te stellen. Als die antwoorden op die manier bekomen worden, kan een deel van de agenda als afgewerkt worden beschouwd en is het wachten toch niet voor niets geweest.

La **présidente**: Le secrétaire d'État doit à présent nous quitter. Il répondra par écrit aux questions qui n'ont pas encore été examinées.

Gaat iedereen daarmee akkoord?

De overblijvende vragen worden uitgesteld tot de volgende commissievergadering, na de paasvakantie.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.58 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.58 heures.*