



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

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 beigegekleurd 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

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	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	- 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
- 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	- 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
- 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	- 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
- 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)	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
- 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)	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
- 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	- 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)	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	2	- 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	2

d'assurance de véhicules" (n° 10489)

Orateurs: **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

niet-verzekerde voertuigen" (nr. 10489)

Sprekers: **Peter Logghe, Olivier Destrebecq, Katrin Jadin, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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 Tomtesterom" (n° 9631)

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

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 Tomtesterom" (nr. 9631)

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

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

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 dalende 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

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

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

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

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

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)	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 Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verplichte reservebril voor het veiligheidspersoneel van de NMBS-Groep" (nr. 9717)	10
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Spreekers:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- 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)	11	- 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)	11
- 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)	11	- 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)	11
- 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)	11	- 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 vrachtwagenchauffeurs" (nr. 10415)	11
<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>Spreekers:</i> Jef Van den Bergh, Bert Wollants, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- 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)	13	- 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)	13
- 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	13	- 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	13

"la collaboration du SPF Mobilité à un transport contraire à l'arrêté royal sur la circulation routière des convois exceptionnels" (n° 9759)

minister, over "de medewerking van de FOD Mobiliteit aan een transport in strijd met het KB op het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 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)

- 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)

- 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)

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

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

Questions jointes de

17

Samengevoegde vragen van

17

- 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)

- 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)

- 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)

- 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)

Orateurs: **Georges Dallemagne, Roel Deseyn, Valérie De Bue, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Sprekers: **Georges Dallemagne, Roel Deseyn, Valérie De Bue, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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)

19

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)

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

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

20

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

institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les réformes prévues dans l'accord de gouvernement sur le plan de la mobilité" (n° 9913)

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

staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geplande hervormingen in het regeerakkoord op vlak van mobiliteit" (nr. 9913)

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

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)

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

21 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)

Sprekers: **Georges Dallemagne, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de

23 Samengevoegde vragen van 23

- 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)

23 - 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)

- 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)

23 - 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)

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

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

Questions jointes de

24 Samengevoegde vragen van 24

- 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)

24 - 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)

- 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)

24 - 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)

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

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

Questions jointes de	25	Samengevoegde vragen van	25
- 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)	25	- 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)	25
- 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)	25	- 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)	25
- 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)	26	- 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)	26
- 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)	26	- 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)	26
- 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)	26	- 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)	26
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	

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

du

MARDI 27 MARS 2012

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 27 MAART 2012

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 10 h 39 par Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente.

De openbare vergadering wordt geopend om 10.39 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

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

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

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)

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)

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

De **voorzitter**: De heer De Potter is verontschuldigd.

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.

01.01 Peter Logghe (VB): Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds schat dat ongeveer 1,2 procent van ons wagenpark – 70.000 voertuigen – zonder verzekering rijdt. Mobiliteitsorganisaties als Touring willen, vanwege de maatschappelijke kosten, meer toezicht op niet-verzekerde voertuigen. Het aantal ongevallen met niet-verzekerde voertuigen is tussen 2010 en 2011 opnieuw gestegen, van 10.100 naar 11.300.

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

Wil de staatssecretaris van de controles op niet-verzekerde voertuigen een prioriteit maken?

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?

Omdat niet-verzekerde voertuigen moeilijk op te sporen zijn, heeft de sector zijn hoop gesteld op Mobivis, de Kruispuntbank van de Voertuigen, die de gegevens van politie, verzekeringen en DIV zal combineren. Wanneer wordt Mobivis geactiveerd?

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 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?

Er wordt ook aan gedacht om voertuigen uit te rusten met een goed zichtbaar certificaat op het dashboard, een autovignet. Assuralia zegt dat dit duur is en zinloos als het vervolgingsbeleid en het strafbeleid niet volgen. Een andere oplossing kan zijn om de verzekeringspapieren te controleren bij de technische keuring. Wat vindt de staatssecretaris van deze denksposen?

Les données existent, mais la politique de poursuites de ces infractions et le retrait de la

De gegevens zijn beschikbaar, maar de vervolging en het uit het verkeer nemen van niet-verzekerde

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): Pour lutter contre l'insolvabilité de certains conducteurs, il est devenu obligatoire de faire assurer les véhicules. Le nombre d'accidents impliquant un conducteur non assuré a pourtant encore augmenté. Une disposition adéquate pourrait être l'instauration d'une vignette, comme l'a proposé M. Bacquelaine.

Cependant, assurer une voiture devient cher, en particulier pour les jeunes conducteurs. Si nous exigeons des conducteurs qu'ils assurent leurs véhicules, alors nous devons veiller à ce que les tarifs demeurent abordables. Comment pourrions nous "démocratiser" le prix des assurances auto? Une concertation avec le secteur a-t-elle eu lieu ou est-elle prévue et avec quel planning?

01.03 Kattrin Jadin (MR): Entre 2010 et 2011, le nombre d'accidents impliquant des voitures non assurées a augmenté de plus de 10 %. Les victimes sont souvent confrontées à un parcours du combattant pour obtenir un dédommagement. Touring réclame un contrôle accru, lors du contrôle technique par exemple – j'ai déposé une proposition de résolution en ce sens – ou via une vignette à afficher sur le véhicule – nous avons déposé, Daniel Bacquelaine et moi-même, une proposition de loi à ce sujet.

Le ministre de l'Économie – également compétent en matière d'assurances – estime que la vignette n'est pas une solution satisfaisante en raison de la falsification possible, du coût élevé, de problèmes de lisibilité et des difficultés en cas de paiements fractionnés. Il est favorable au système actuel: le contrôle est effectué par le Fonds commun de garantie automobile qui s'adresse au titulaire concerné en cas de problème et transmet, si nécessaire, le dossier au chef de corps de la zone de police de son domicile.

voertuigen schieten tekort. Zal de staatssecretaris daarom afspraken maken met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie?

Het Verenigd Koninkrijk voerde drastische maatregelen in: in tankstations wordt via de nummerplaat nagegaan of de chauffeur een geldige verzekering heeft. Wie dat niet heeft, kan niet tanken. Volgens mobiliteitsorganisaties is dit ook technisch mogelijk in België. Wat vindt de staatssecretaris van deze aanpak?

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 'democratiseren'? 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 verzendt aan de korpschef van de politiezone waar de betrokkene zijn domicilie heeft.

Cependant, ces dossiers ne feraient souvent l'objet que de peu de suivi en raison de la charge administrative qu'ils représentent.

En outre, j'ai lu récemment dans la presse que vous étiez tout à fait favorable à ce système de vignette.

Quelles sont les données relatives au suivi des dossiers transmis aux zones de police? Que préconisez-vous comme mesure pour réduire cette proportion de véhicules non assurés?

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?

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?

01.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): 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.

Le contrôle du respect de la législation incombe aux services 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.

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

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): Is er over de eventuele invoering van het vignet overleg geweest met Assuralia en blijven zij gekant die aanpak?

Hoe kan de staatssecretaris het aantal onverzekerde automobilisten doen dalen? Door op de autokeuring ook de verzekering te controleren? Worden betrapte onverzekerde automobilisten streng genoeg aangepakt? Is de centrale databank van de voertuigen operationeel en kan ze worden gebruikt om eigenaars van niet-verzekerde voertuigen op te sporen?

01.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Ik ken de bezwaren van de verzekeringssector tegen het kleefvignet. Men zou inderdaad de controle op de niet-verzekering kunnen koppelen aan de autokeuring, maar de keuringsplicht wordt door 10 procent van de chauffeurs ook niet nageleefd – tegenover 1 à 1,5 procent niet-verzekerden. Daarom wil ik samen met de ministers van Economie, Binnenlandse Zaken en Justitie een coherent geheel van maatregelen nemen.

De controle op de eerbiediging van de wetgeving behoort tot de bevoegdheid van de politiediensten, de sancties tegenover overtreders zijn de bevoegdheid van de rechtbanken of van de administratieve overheid. In een rechtsstaat is het ondenkbaar dat de toegang tot brandstof verboden wordt. Dit zou overigens bestreden kunnen worden bij het Europees Hof.

Het project Mobivis moet de strijd op het terrein vergemakkelijken, maar een KB moet dit op juridisch vlak nog regelen. Deze omschakeling betekent een krachttoer voor de IT-diensten en zal zo vlug mogelijk gerealiseerd worden.

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.

(En français) Dans un premier temps, la vignette d'assurance ne sera que la deuxième option si la première ne donne pas satisfaction. Ce système 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. La situation en France démontre que la vignette n'offre pas de solution complètement fiable.

(En néerlandais) 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 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.

(En français) Je vous renvoie à M. Vande Lanotte et à Mmes Milquet et Turtelboom pour vos autres questions.

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?

01.07 Olivier Destrebecq (MR): Votre réponse contient des éléments rassurants. Il est intéressant de créer des groupes de travail. Avez-vous une idée du timing?

01.08 Katrin Jadin (MR): Il n'y a pas de solution miracle. Sans doute plusieurs types de contrôles permettront-ils d'éviter cette situation. Nous soutiendrons un système de type vignette si vous le mettez en place.

L'incident est clos.

02 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire

Een werkgroep zal een actieplan voor bestrijding van niet-verzekerde of –gekeurde voertuigen opstellen dat daarna zal voorgelegd worden aan de bevoegde ministers.

(Frans) 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.

(Nederlands) In de loop van dit jaar zal vooruitgang worden geboekt dankzij het project Mobivis.

Naar welk proefproject werd hier verwezen? De politiezone Turnhout heeft via nummerplaatcontrole alleszins aangetoond dat automatische nummerplaatherkenning (ANPR) een nuttig middel is om niet-verzekerde voertuigen te kunnen onderscheppen. Momenteel staat het gebruik van ANPR echter ter discussie door de nieuwe camerawet. Het dossier werd door de politie aan het college van procureurs-generaal bezorgd voor een beslissing.

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

01.06 Peter Logghe (VB): Het activeren van Mobivis blijft maar aanslepen. Mij is het om het even of men via een vignet of nummerplaatcontrole werkt, als de overtredders maar uit het verkeer worden genomen. Nu komt er weer een werkgroep, maar wanneer zal die een verslag klaar hebben? Wanneer komt er eindelijk een coherent geheel van maatregelen, wanneer een KB?

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 tijdpad dat daarbij gevolgd kan worden?

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.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de

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)

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)

02.01 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.

02.01 Tanguy Veys (VB): Door een gat in de wetgeving kon Tom Waes voor het programma *Tomteterom* met een Boeing 737 van Brussel naar Oostende vliegen na slechts een maand opleiding. Kenners noemen de stunt onverantwoord.

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?

Werd de veiligheid in het gedrang gebracht? Werd de wet overtreden? Hanteren de initiatiefnemers dezelfde interpretatie van de wet als het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)? In hoeverre waren de luchthavens en de stadsbesturen op de hoogte van de stunt? Heeft Tom Waes de *touch-and-go's* daadwerkelijk zelf uitgevoerd?

02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): 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.

02.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De luchtvaartinspectie onderzoekt deze zaak. Gezien de vertrouwelijkheid van het onderzoek, kan ik hier niet veel meer over zeggen. De interpretatie van de wetgeving door het DGLV stemt niet volledig overeen met die van Jetairfly. Alle betrokkenen worden verhoord met het oog op een mogelijke verbalisering en indiening bij het parket. Het DGLV was toevallig vlak voor de vlucht op de hoogte van het voornemen en heeft de uitvoering ervan stellig afgeraden bij Jetairfly.

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

02.03 Tanguy Veys (VB): Weet de staatssecretaris wanneer het onderzoek afgerond zal zijn?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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 dalende aantal controles van vrachtwagens ondanks de stijging van het aantal vrachtwagens" (nr. 9650)

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

03.01 Tanguy Veys (VB): De FOD Mobiliteit controleert of vrachtwagens correct geladen zijn en of de chauffeurs rij- en rusttijden respecteren. Tussen 2008 en 2010 is het aantal controles

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 (*en néerlandais*): 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 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

zienderogen gedaald omdat het aantal controleurs gedaald is. Het aantal betrapte chauffeurs is ook gedaald. De federale wegpolitie controleert ook vrachtwagens, maar zou daar geen cijfers over bekendmaken. Heeft de staatssecretaris die cijfers?

De transportbond Febetra pleit ervoor om buitenlandse vrachtwagens op de weg te blijven controleren, hoewel controle op bedrijventerrein tijdwinst oplevert voor de Belgische chauffeurs.

Waarom is het aantal controleurs gedaald? Zouden er niet net meer moeten zijn omdat het vrachtverkeer steeds toeneemt?

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Verkeersveiligheid is een topprioriteit van mijn beleid en controles moeten tot een verhoging ervan leiden. Dat er minder controles gebeuren heeft niet alleen met een lagere personeelsbezetting te maken, maar ook met het feit dat de controles grondiger gebeuren en dus langer duren.

We hebben maatregelen genomen om met minder personeel efficiëntere controles te doen. We hebben gewerkt aan kwalitatief hoogstaande en strikt gerichte controles. De controledienst van de FOD ontwikkelt momenteel een systeem van *risk rating* dat erop gericht zal zijn hardleerse Belgische en buitenlandse transporteurs te vatten. We wisselen daar internationale ervaringen over uit.

Deze aanpak is ook een goede zaak voor de transporteurs die correct werken en die liever ongemoeid worden gelaten.

De controleurs leren om zware fraudegevallen efficiënt te detecteren. Ze beschikken over een meertalig lexicon en over meertalige formulieren om het contact met de buitenlandse chauffeurs te vergemakkelijken.

Een eerste actieplan tot samenwerking van diverse korpsen werd ondertekend. Dat plan zorgt ervoor dat er minstens maandelijks een gemeenschappelijke controleactie op de weg wordt georganiseerd in enkele provincies.

Controle op zwaar vervoer is slechts een prioritair deel van de activiteiten van de federale politie. Jaarlijks bekijkt de federale politie hoeveel tijd ze in elk van de aspecten van verkeersveiligheid kan

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

L'incident est clos.

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): 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.

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?

04.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): 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

steken. Ook de gespecialiseerde netwerken zwaar vervoer leggen die klemtoon. Zij voeren geregeld gezamenlijke acties uit en behalen mooie resultaten. Ik bezorg de cijfers van de controles, al wordt het aantal gecontroleerde vrachtwagens niet bijgehouden.

03.03 Tanguy Veys (VB): Ik neem aan dat de controles doelgerichter geworden zijn, maar ik ga er ook van uit dat er vroeger minder prutsers op de weg waren. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat het ondanks veel mooie woorden om een besparingsoperatie gaat. Dat betreur ik omdat de minister zelf zegt dat verkeersveiligheid een topprioriteit is. Ik zou het aantal controles daarom opgedreven willen zien.

Het incident is gesloten.

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)

04.01 Tanguy Veys (VB): In het *Belgisch Staatsblad* is een KB verschenen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg of per spoor. In artikel 9 staat dat op de stoffen met het UN-kenmerk 'beproevingen en inspecties' worden uitgevoerd.

Wat zijn beproevingen? Gaat het hier om een foutieve vertaling van het Franse '*épreuves*' en gaat het dus eigenlijk om 'proeven'? Hoe lost men dat op?

04.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het betreft hier geen foute vertaling, maar een geharmoniseerd taalgebruik tussen de diverse regelgevingen. De technische terminologie van het Europees verdrag betreffende internationaal vervoer van gevaarlijke goederen op de weg wordt gerespecteerd in het KB om geen verwarring te stichten. Deze vertaling zorgt tevens voor een harmonisatie tussen de Belgische en de Nederlandse vertaling van de officiële Franstalige teksten.

04.03 Tanguy Veys (VB): Ik begrijp dat harmonisatie belangrijk is, maar proeven of testen

différence entre des épreuves et des mises à l'épreuve. Cette erreur devra être corrigée lors d'une éventuelle modification de la réglementation.

L'incident est clos.

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): 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 (*en néerlandais*): L'IBSR indique que le lien entre météo et accidents de la route est loin d'être évident dans tous les cas. Ainsi, 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

zijn geen beproevingen. Bij een eventuele aanpassing van de regelgeving moet dit gecorrigeerd worden.

Het incident is gesloten.

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)

05.01 Tanguy Veys (VB): Zowel volgens het BIVV als volgens Touring heeft het weer een invloed op het aantal verkeersongevallen. Touring verwijst naar een aantal buitenlandse onderzoeken waaruit blijkt dat de kans op een ongeval verdubbelt bij regenweer. Bestuurders zouden daarover beter moeten worden geïnformeerd. Touring vraagt dat ook in ons land onderzoek wordt gedaan naar de precieze oorzaken van ongevallen.

Welk gevolg zal de staatssecretaris geven aan de analyses en voorstellen van Touring?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Volgens het BIVV is het verband tussen het weer en verkeersongevallen niet altijd zo eenvoudig. Sneeuw verlaagt het risico van ongevallen net doordat men voorzichtiger rijdt.

Het rijexamen bevat momenteel geen specifieke proef bij regenweer. Ik ben niet van plan het KB daarover te veranderen. Het is immers onmogelijk om bij het examen rekening te houden met een onzekere factor als het weer. Ook bij de rijopleiding is hierover geen verplichting opgenomen, maar elke kandidaat-bestuurder zal in ons land wel eens met regenweer te maken krijgen tijdens de lessen.

Goede informatie verspreiden over de gevaren van bepaalde weersomstandigheden, vind ik wel zinvol. Dat kan bijvoorbeeld via dynamische verkeersborden. Ik ben ook voorstander van een onderzoek naar de dieperliggende oorzaken van verkeersongevallen. Met een goede infrastructuur en een verhoogde sensibilisering moeten we ongevallen bij regenweer proberen te voorkomen.

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.

L'incident est clos.

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): 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 (en néerlandais): Les arrêtés royal 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.

L'incident est clos.

05.03 Tanguy Veys (VB): Voor antislipcursussen wordt regenweer nagebootst. Misschien kunnen we eens nagaan in welke mate zoiets mogelijk is bij rijexamens.

Het incident is gesloten.

06 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 veiligheidspersoneel van de NMBS-Groep" (nr. 9717)

06.01 Tanguy Veys (VB): Volgens een ministerieel besluit van 9 juni 2009 en een KB van 15 mei 2011 moeten werknemers die een veiligheidsfunctie bekleden en die brildrager zijn, steeds een reservebril bij zich hebben. De NMBS-Groep vindt dit te duur en wil een afwijking op deze regel aanvragen.

Deelt de staatssecretaris het standpunt van de NMBS-Groep dat er een uitzondering toegestaan moet worden voor het veiligheidspersoneel bij de NMBS? Wat is de motivatie? Welke maatregelen werden er genomen?

06.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het KB en ministerieel besluit zijn van toepassing op de spoorwegondernemingen en op de beheerder van de infrastructuur.

De regelgeving onderscheidt drie types van veiligheidspersoneel: treinbestuurders, treinbegeleiders en personeel dat een andere veiligheidsfunctie uitoefent. Voor de eerste twee categorieën moet voor de drager van een bril of lenzen steeds een reserve-exemplaar voorhanden zijn. Voor de derde categorie is deze verplichting versoepeld. Bij gebrek aan een reserve-exemplaar moet de veiligheidsfunctie onmiddellijk worden stopgezet. Ik zal nooit voorrang geven aan financiële elementen boven de veiligheid van het spoor. Deze kwestie kan dus niet worden herleid tot de kostprijs van reservebrillen.

Het incident is gesloten.

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): 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?

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

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 vrachtwagenchauffeurs" (nr. 10415)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Europa heeft een aantal maatregelen genomen om de opleiding van bus- en vrachtwagenbestuurders aan een gemeenschappelijk minimumniveau te laten voldoen.

Welk percentage van alle verplichte nascholingen werd daadwerkelijk al gegeven? Is dat een reden voor ongerustheid? Kunnen de deadlines nog gehaald worden? Hoeveel erkende instructeurs zijn er? Hoeveel modules mogen zij geven? Hoeveel modules worden er aangeboden? Is een uitbreiding wenselijk? Wat zal de overheid doen om beterschap in de toestand te brengen?

07.02 Bert Wollants (N-VA): Staatssecretaris Schouppe deed altijd heel geruststellend over deze opleidingen tot vakbekwaamheid, maar ondertussen is de toestand wel degelijk onrustwekkend. Een van de problemen is de aanvraagprocedure voor nieuwe modules. Het is niet eenvoudig om een opleidingsmodule erkend te krijgen en er is heel veel administratieve rompslomp. Daarnaast is het aantal modules ook niet zaligmakend, te veel modules overlappen elkaar.

Deelt de staatssecretaris 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? Zal 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?

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 (*en néerlandais*): 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 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

staatssecretaris de zaak herbekijken en maatregelen nemen?

07.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Er is ook verwarring op het terrein. Kan de staatssecretaris 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 (*Nederlands*): Tot en met februari 2012 hebben 71.186 vrachtwagen- en buschauffeurs een opleiding gevolgd, wat neerkomt op 14,2 procent van het aantal op te leiden chauffeurs voor september 2015. Er is bij de voortgezette opleiding dus een duidelijke inhaalbeweging bezig.

Om modules te kunnen erkennen moet in de eerste plaats het opleidingscentrum erkend zijn door de minister. Sinds september 2008 wordt een typeformulier ter beschikking gesteld op de site van de FOD. Daarenboven gaan de medewerkers van de FOD ter plaatse bij elke eerste erkenningsaanvraag.

Wanneer het dossier niet conform is, wordt uitgelegd wat er moet gebeuren om het in orde te brengen. Wanneer het dossier conform is, wordt het aan mij ter ondertekening voorgelegd.

Volgens de huidige reglementering beschikt de FOD over 60 dagen om een module goed of af te keuren. De inhoud is niet beperkt, aangezien de 494 erkende modules de drie thema's uit het KB van 4 mei 2007 omvatten. Op het ogenblik volgen chauffeurs vooral de modules over de toepassing van de voorschriften, de ladingzekering en economisch en defensief rijden.

Gezien de constante stijging van het aantal chauffeurs dat 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 ook niet in waarom we het aantal instructeurs zouden opdrijven.

Op het ogenblik zijn er reeds 867 instructeurs erkend en elke week komen er bijkomende aanvragen binnen om nieuwe instructeurs te

nouveaux instructeurs.

En 2008, le SPF a organisé une 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.

L'incident est clos.

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

reconnaître.

De FOD heeft in 2008 een campagne georganiseerd om de federaties van transportbedrijven en de chauffeurs te informeren over de nieuwe verplichtingen. Mijn bezorgdheid betreft vooral het gebrek aan reactie van de transportbedrijven. Er zijn er blijkbaar die wachten op de verlenging van de periode van nascholing 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 dat resultaat zal ik bekijken of ik bijkomende maatregelen moet nemen.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het aanbod groeit, dus misschien hoeven wij niet te panikeren. Ik kijk uit naar de geactualiseerde gegevens van half 2012.

07.06 Bert Wollants (N-VA): Het is perfect mogelijk dat in 2016 alle chauffeurs wel een opleiding hebben gevolgd, maar dat geen enkele chauffeur voldoet. De staatssecretaris moet niet berekenen hoeveel chauffeurs een opleiding hebben gevolgd, maar wel of alle chauffeurs het vereiste aantal uren hebben gevolgd.

Het incident is gesloten.

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"

sur "les transports exceptionnels" (n° 10037)

(nr. 10017)

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

08.01 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 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 jours à Bilzen que nous avons soudain réalisé – même si

08.01 Tanguy Veys (VB): Het KB over het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen zou per 1 maart of per 1 april worden gewijzigd. Wat is de stand van zaken?

In het KB staat een boetecatalogoog met boetes tot 900 euro. Hoe kunnen boetes worden uitgeschreven als het personeel van de begeleidingsfirma's nog geen enkele opleiding heeft gekregen en als de regelgeving nog niet van kracht is?

Op de lijst van vergunde firma's staan na twee jaar nog steeds firma's die administratief niet volledig in orde zijn. Hoe kan dat? Moet de minister ook toezien op de naleving van de regels of is dat een bevoegdheid van iemand anders?

Sommige van die firma's werken nog steeds met schijnzelfstandigen of met zwartwerkers. Er wordt ook gewerkt met coöperatieve vennootschappen. Verder palmen Nederlandse bedrijven de Belgische markt in omdat ze goedkoper kunnen werken omdat ze zich niet aan paritair comité 317 hoeven te houden. In welke mate is de staatssecretaris op de hoogte van deze problemen?

Een ander probleem is dat firma's zonder Belgische exploitatiezetel zich niet aan dezelfde voorwaarden hoeven te houden omdat ze als buitenlandse ondernemingen worden beschouwd. De Belgische overheid houdt bij een vergunningsaanvraag rekening met waarborgen die de firma in eigen land heeft verstrekt aan de overheid, meer bepaald de door Europa verplichte bankwaarborg van 12.500 euro. Dezer waarborg zou door de Belgische overheid moeten kunnen worden aangesproken.

In Nederland is de wetgeving op uitzonderlijke transporten anders en dat zorgt voor een nadelige concurrentiepositie voor de Belgische begeleidingsfirma's. Waaraan moeten deze firma's voldoen om in België in orde te zijn?

De problemen in de sector bleken op absurde wijze uit het konvooi met windmolenwieken uit Denemarken dat dagenlang in Bilzen geblokkeerd

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?

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 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? Peux-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

heeft gestaan. Uiteindelijk is het toch naar Oostende kunnen vertrekken met een nieuw attest. Het is natuurlijk duidelijk dat de windmolenwieken over zee hadden kunnen worden getransporteerd.

Bij het oversteken van de grens bleek ineens dat het konvooi tegen 62 km per uur over de snelweg reed en niet tegen 70 en dat was een groot probleem. Dergelijke absurditeiten moeten worden vermeden. Werden er maatregelen genomen?

08.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Na de indiening van deze vraag zijn er gesprekken geweest met de werkgevers van uitzonderlijk vervoer. Ik hoop dat die wat hebben opgeleverd.

In het KB van juni 2010 staan de termijnen waarbinnen een vergunning uitzonderlijk vervoer dient te worden afgeleverd. Sinds januari moet een retributie worden betaald volgens de categorie van vervoer. Als de vergunningen niet tijdig worden afgeleverd, wordt de retributie tot 20 procent van het oorspronkelijke bedrag gereduceerd. Elke maand betalen de bedrijven die dergelijk vervoer organiseren, aanzienlijke bedragen en als ze te lang op hun vergunning moeten wachten, moeten ze toch nog 20 procent van de vastgelegde retributie opfochten.

Uitzonderlijke transporten zijn van groot belang voor onze Belgische economie in het algemeen en voor de havens in het bijzonder. Het kan niet de bedoeling zijn dat de FOD Mobiliteit een al wankelende economie nog meer doet wankelen door vertraging op te treden.

De FOD meldt dat veel transporten zonder vergunning rondrijden, wat deels komt door de te trage aflevering van vergunningen. Als een vergunning te laat is, heeft dat ook gevolgen voor eventuele politiebegeleiding, parkeerverboden, enzovoort. Voor de havens is de impact van te late vergunningen nog groter, omdat boten heel veel liggeld moeten betalen.

Waarom kunnen de termijnen die in het KB zijn vastgelegd, niet worden gerespecteerd? Kan dit op korte termijn worden verholpen? Is het handig om te werken met categorieën van vergunningen? Waarom moeten bedrijven 20 procent van de retributie betalen als de vergunning te laat komt? Hoeveel transporten reden zonder vergunning? Is

initier une concertation constructive avec tous les intéressés?

08.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): 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 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 de notre réglementation. Nous communiquons avec le secteur des transports et nous continuerons à le faire.

het mogelijk om een constructief overleg te starten met alle betrokkenen?

08.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De reglementering behoort tot mijn bevoegdheid en is gericht op de veiligheid van uitzonderlijk vervoer. De bepalingen van het KB moeten door binnen- en buitenlandse begeleidingsoperatoren toegepast worden. Ze moeten ook goedgekeurd worden door de FOD Binnenlandse Zaken en de leidinggevenden en het uitvoerend personeel moeten een opleiding volgen. De concrete problemen met het personeel en de concurrentie zijn een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse zaken.

De vergunningen voor uitzonderlijk vervoer worden door de FOD op een normale en correcte manier afgeleverd. Sinds 1 januari 2011 gebeurt 92 procent van de aanvragen online en 95 procent daarvan wordt binnen de twee dagen afgeleverd.

Het uitzonderlijk vervoer van de windmolenwieken werd door de politie geïmmobiliseerd naast de snelweg, omdat het te traag reed.

Het feit dat men maar 20 procent van de normale retributie moet betalen bij een laattijdige aflevering van de vergunning, is een bestraffing voor de overheid die niet de beste service heeft geleverd. Dat moet de administratie ertoe aanzetten de vergunningen tijdig te leveren.

Ik beschik niet over statistieken van het aantal transporten zonder vergunning of vervoer dat niet in orde is met de reglementering. Recente controleacties van de politie hebben aangetoond dat een grote meerderheid van de transporten in overtreding is.

Er is geen initiatief nodig om onverenigbaarheden weg te werken tussen de algemene verkeersregels en de voorwaarden van een vergunning. De wegcode blijft altijd van toepassing, tenzij er in de vergunning meer specifieke voorschriften zijn opgenomen.

Vergunningen voor uitzonderlijk vervoer zijn en blijven een nationale materie, aangezien dat vervoer infrastructuurgebonden is. Europa vraagt de lidstaten rekening te houden met de *European best practice guidelines for abnormal road transports*, wat België bij het opstellen van onze reglementering ook gedaan heeft. Er wordt gecommuniceerd met de transportsector en dat zullen we blijven doen.

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.

L'incident est clos.

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

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)

09.01 Georges Dallemagne (cdH): En matière de gestion des nuisances sonores dues au fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National, vous défendez l'exécution entière des décisions du Conseil des ministres prises les 18 décembre 2008 et 26 février 2010 ainsi que la conclusion d'un accord de coopération avec la Région de Bruxelles. Un organe de contrôle des nuisances sonores doit également être créé.

Quand prévoyez-vous la mise en place de cet

08.04 Tanguy Veys (VB): De diensten van de FOD Mobiliteit hadden het overleg veel vroeger kunnen organiseren, want voor de sector is deze regelgeving ingrijpend. Dat is niet de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris, maar hij kan nu wel overleg organiseren om de knelpunten weg te werken. De transportsector in het algemeen en de begeleiding van uitzonderlijke voertuigen kampen met zware concurrentie. Dus moet de overheid zorgen dat ze geen regels oplegt, zonder overleg dan nog, die de situatie nog nadeliger maken.

08.05 Luk Van Biesen (Open Vld): De vooruitgang is onmiskenbaar. Uitzonderlijk vervoer is een uitzonderlijk belangrijke sector. Gelet op bijvoorbeeld de industrie van kranen en pontons in ons land moet dit soort transport de nodige aandacht krijgen, en de staatssecretaris lijkt dat van plan te zijn.

Het incident is gesloten.

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

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 tijdpad met betrekking tot het op te richten orgaan voor de controle op de geluidshinder" (nr. 10098)

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

organe de contrôle? De quelle manière sera-t-il organisé?

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

09.03 **Valérie De Bue** (MR): Nous attendons l'exécution de deux accords ainsi que la mise en place de l'organe de contrôle des nuisances sonores: quand sera-t-il opérationnel? Quelles en seront la méthode et les missions?

Présidente: Valérie De Bue.

09.04 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État (*en français*): J'exécuterai le plus complètement possible les décisions des Conseils des ministres du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010.

Je l'ai annoncé dans ma note de politique générale, une autorité indépendante contrôlera les nuisances sonores lors du survol des habitations. Elle pourra être mise en place et prise en compte dans le futur budget 2013 grâce aux textes que mes services préparent.

En attendant, j'optimiserai le fonctionnement du service de médiation existant, notamment en garantissant son accès aux données pertinentes fournies par Belgocontrol et l'exploitant de l'aéroport, telles que les informations météorologiques, l'utilisation des pistes et les procédures de vol. Le service organisera à nouveau le forum de concertation dont les réunions avaient été suspendues par décision ministérielle en 2003.

La nouvelle autorité de contrôle agira soit de son propre chef, soit d'après les informations transmises par le service de médiation. Elle recherchera, examinera, constatera et sanctionnera les infractions en matière de restrictions d'exploitation et de procédures de vol, commises par les compagnies aériennes, l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, Belgocontrol ou la Direction générale du Transport aérien. Elle n'aura pas de pouvoir sur ce qui relève de la Région de Bruxelles, normes de bruit ou infractions.

Comme en France, son comité d'experts regroupera des magistrats et des professionnels de l'aviation.

worden? Hoe zal men een en ander organiseren?

09.02 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijn vraag nr. 10384 kan misschien worden toegevoegd omdat het over dezelfde problematiek gaat?

09.03 **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?

Voorzitter: Valérie De Bue.

09.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet** (*Frans*): 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.

09.05 Georges Dallemagne (cdH): Je me réjouis de l'ensemble des initiatives annoncées. J'espère que vos instructions à Belgocontrol suite aux décisions prises par le Conseil des ministres en décembre 2008 et février 2010 permettront d'éviter définitivement l'utilisation abusive de la piste 02, de faire respecter les quotas de bruit et d'infliger de réelles sanctions à ceux qui les dépassent.

Pour ce qui est de la structure du nouvel organe de contrôle indépendant, l'exemple français me paraît une bonne source d'inspiration. L'optimisation du fonctionnement du service de médiation, que je vous avais demandée lors d'une de mes questions précédentes, aura pour effet que les riverains recevront enfin les informations réclamées depuis longtemps. Et je me réjouis de la relance des réunions du forum de concertation.

09.06 Valérie De Bue (MR): Je vous remercie également pour votre planning et votre volonté d'aller de l'avant. Cela pourra déboucher sur une situation plus apaisée. Quant à l'autorité de contrôle, j'attire votre attention sur le fait qu'elle devra être vraiment indépendante. Il conviendra de veiller au fait que bon nombre de communes souhaitent être impliquées dans le forum.

L'incident est clos.

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): 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

09.05 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.

09.06 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.

Het incident is gesloten.

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

10.01 Tanguy Veys (VB): Volgens de FOD Mobiliteit is het aantal piloten dat van op de grond verblind wordt met een laserpen explosief gestegen: van 5 incidenten in 2009 naar 80 in 2010 tot 136 in 2011. De meeste incidenten deden zich voor op Brussels Airport, gevolgd door de luchthavens van Charleroi, Luik, Antwerpen, Oostende en Kortrijk. Zes meldingen gebeurden in het buitenland. Voor elk incident wordt een dossier geopend en nauw samengewerkt met de politiediensten, maar dit leidde nog niet tot veroordelingen.

Zijn er bijkomende maatregelen genomen naar

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.

Président: Luk Van Biesen.

10.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): 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.

L'incident est clos.

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): 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 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 (*en néerlandais*): L'accord institutionnel est très clair

anleiding van deze feiten? Heeft de staatssecretaris afspraken gemaakt met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken? Er moet effectief overgegaan worden tot het betrappen, vervolgen en bestraffen van de daders.

Voorzitter: Luk Van Biesen.

10.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Door deze stijging heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) in 2010 een onderzoek geopend naar de daders van dit soort misdrijven. Er werden concrete afspraken gemaakt met Belgocontrol, de lokale politie en de dienst Luchtsteun van de federale politie. Een inspecteur van DGLV volgt dit dossier op.

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

Het incident is gesloten.

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)

11.01 Tanguy Veys (VB): Uit studiewerk van de Vlaamse regering over de hervormingen met betrekking tot mobiliteit zoals die in het federale regeerakkoord zijn opgenomen, komen heel wat onduidelijkheden en tegenstrijdigheden naar voren.

Klopt het dat de bevoegdheid van de Gewesten over het verkeersreglement opnieuw ter discussie wordt gesteld? Is ondertussen al duidelijk wat de implicaties van de hervormingen zullen zijn voor het personeel? Is er een concrete planning voor de verhuis van de diensten? Wordt de Vlaamse overheid betrokken bij de hervormingen? Dreigt de bevoegdheidsversnippering inzake het verkeersreglement en de rijopleiding niet nog groter te worden?

11.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het institutioneel akkoord is zeer

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.

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): 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.

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)

12.01 Georges Dallemagne (cdH): En 2005, Belgocontrol aurait procédé au remplacement d'anciennes installations en bois du système de radioguidage par un mât métallique de quinze mètres de haut. Ce mât a été installé sans autorisation préalable. Une demande de régularisation a été introduite par Belgocontrol en 2005 mais elle a été rejetée par un avis défavorable de la commission de concertation de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

Selon Belgocontrol, le nouvel équipement renforçait la sécurité sur la piste 02 et la rendait utilisable quelles que soient les conditions atmosphériques. La demande de Belgocontrol revient à modifier les conditions d'exploitation de l'aéroport car l'ILS entraîne l'utilisation plus fréquente d'une piste qui était réservée à des conditions particulières. Cette modification requerrait une étude d'incidence.

clairement over welke bevoegdheden zullen worden overgeheveld. Het zal volledig worden uitgevoerd. Ik zal bijzondere aandacht schenken aan een coherente en efficiënte bevoegdheidsverdeling.

Het is te vroeg om nu al te zeggen hoeveel personeelsleden naar Vlaanderen zullen worden overgeheveld, al vinden er reeds voorbereidende oefeningen plaats. Op 27 januari heeft de ministerraad beslist over de opmaak van een inventaris en de aanduiding van een 'pilootregeringslid' dat in de verschillende diensten voor de coördinatie zal zorgen.

Voor een succesvolle bevoegdheidsoverdracht is een goede samenwerking met de gewestelijke diensten noodzakelijk. Met zijn permanent college van leidend ambtenaren heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een lange traditie van overleg en samenwerking.

11.03 Tanguy Veys (VB): Ik ben blij dat het regeerakkoord op het vlak van mobiliteit volledig zal worden uitgevoerd en dat er sinds de ministerraad in januari al enkele stappen zijn gezet.

Het incident is gesloten.

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): 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 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.

En mars 2007, la Direction de l'Urbanisme du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale a signifié son refus d'octroi d'un permis d'urbanisme pour le placement de l'antenne. Or l'antenne est toujours là et les riverains n'acceptent pas la situation.

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.

Confirmez-vous l'installation illégale de l'antenne? Allez-vous prendre contact avec Belgocontrol pour lui signifier son infraction?

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

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

12.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Le système ILS fournit notamment aux pilotes l'information sur la distance qui les sépare du seuil de la piste d'atterrissage 02. Une antenne *outer marker* doit se situer à une distance d'environ sept kilomètres du seuil de la piste. Au moment du survol de l'antenne, le pilote reçoit un signal qui l'oblige à contrôler certains appareils de bord. Son remplacement était indispensable car il datait de 1961 et il était devenu obsolète.

12.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): 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.

Deux ans après la demande officielle de permis de bâtir, Belgocontrol a reçu une réponse négative du fonctionnaire de l'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale. La procédure d'examen du dossier s'éternisant, vu son obligation d'assurer la continuité de la sécurité du trafic aérien, Belgocontrol a décidé de remplacer l'antenne sans attendre la délivrance du permis de bâtir. Belgocontrol a introduit un recours auprès du collègue d'urbanisme. En dépit du délai légal de 75 jours pour notifier sa décision, Belgocontrol ne l'a toujours pas reçue. Belgocontrol a demandé deux fois en vain d'être entendu.

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 a signalé qu'une procédure de recours était en cours et a demandé la suspension de décisions telles qu'un ordre de démolition, sans recevoir de réponse.

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 justifie le remplacement sans permis de bâtir par la priorité absolue à la sécurité,

Belgocontrol rechtvaardigt de vervanging van de antenne zonder de vereiste bouwvergunning door

l'absence de délivrance d'un permis de bâtir dans un délai raisonnable et la motivation inexacte de la décision de refus.

12.03 Georges Dallemagne (cdH): La chronologie des faits et infractions avancée par Belgocontrol diffère de celle de la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Je regrette qu'ils aient agi de manière unilatérale. S'ils sont dans leur bon droit, pourquoi ne pas avoir agi par voie judiciaire? Ils ont installé un dispositif nouveau.

Cette situation est en dehors du droit et porteuse de danger.

Les services de l'urbanisme de Belgocontrol procèdent souvent de manière étrange. Je demanderai à mes collègues d'interroger le gouvernement bruxellois à cet égard.

L'incident est clos.

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)

13.01 David Clarinval (MR): Souvent, les instructeurs d'auto-écoles rencontrent leurs élèves selon les modalités imposées par l'auto-école. Le client ignore généralement que l'instructeur a le statut d'indépendant. L'instructeur n'intervient ni sur le prix de vente, ni sur la politique commerciale de l'école de conduite. Il utilise le véhicule et l'infrastructure de l'entreprise. L'arrêté royal "auto-école" prévoit une obligation de faire signer les divers documents par le directeur de l'école de conduite, ce qui n'est pas toujours le cas. L'existence 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. Certains instructeurs ne bénéficient pas d'un contrat de travail.

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): 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.

Deze situatie is niet alleen onwettig, maar ook gevaarlijk.

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

Het incident is gesloten.

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 rijsscholen" (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): Een rij-instructeur geeft zijn lessen op basis van de afspraken die door de leerling met de autorijschool 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 rijsschool. 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 rijsschool moeten worden ondertekend. Dat gebeurt echter niet altijd. Om rijlessen te kunnen inrichten moet de rijsschool erkend zijn; een instructeur zelf kan geen erkenning aanvragen. Sommige instructeurs werken zonder arbeidsovereenkomst.

Quelles dispositions 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?

13.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Suite à la modification de 2006, les accompagnateurs du candidat de la filière libre ne sont plus connus ni contrôlés au moment de la délivrance du permis de conduire provisoire. Un moniteur breveté peut accompagner quelqu'un pour lui apprendre à conduire en dehors d'une auto-école, ce qui crée une forme de concurrence déloyale à l'égard des auto-écoles qui doivent être agréées, qui sont soumises au contrôle de l'autorité, etc. Il est étrange que toute une série de contraintes en matière de sécurité routière ne soient pas d'application quand il s'agit de guides non répertoriés.

J'ai demandé à mon administration de réactiver le projet d'arrêté royal préparé par mon prédécesseur à la Mobilité à ce sujet. Il s'agit d'une matière promise à régionalisation. Mon administration n'a aucun pouvoir de contrôle sur la filière libre. La Direction Certification & Inspection de mon administration n'est compétente que pour contrôler les écoles de conduite agréées. Les centres d'examen effectuent certaines vérifications en ce qui concerne le guide à l'apprentissage avant de commencer l'examen pratique. La police est en mesure de faire les contrôles sur la route (validité du permis provisoire, etc.).

À l'heure actuelle, je n'ai pas l'intention de revoir le statut qui lie l'instructeur et l'école de conduite.

L'incident est clos.

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)

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 (Frans): 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 rijsscholen. 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 rijsschool te herzien.

Het incident is gesloten.

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)

14.01 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, 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 (*en néerlandais*): 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 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 œuvre de telles décisions que le permis à points.

L'incident est clos.

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

14.01 Luk Van Biesen (Open Vld): De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) wil veelplegers van verkeersmisdrijven doeltreffend bestraffen. Alle denksproten worden daarvoor onderzocht, ook dat van het rijbewijs met punten. De koppeling van de databanken Rijbewijzen en Voertuigen moet het mogelijk maken recidive beter op te sporen.

Is die koppeling al actief? Hoe vlot het met de integrale aanpak van de recidive die beloofd werd tijdens de staten-generaal van mei 2011?

14.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Gelet op de tegenstand tegen het rijbewijs met punten ben ik niet van plan de nodige stappen te doen voor de invoering. Een betere gegevensuitwisseling vormt wel een belangrijk aandachtspunt voor de minister van Justitie en mezelf, waarvoor wij zo vlug mogelijk een echte doorbraak willen 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. Het zal dus uiteindelijk om een politieke keuze gaan. Is er wel echt een band tussen dit rijbewijs en een daling van de ongevallencijfers? In hoeverre spelen andere maatregelen mee? Op korte termijn is er de schrik om het rijbewijs te verliezen, maar die schrik verwatert na een tijd. Misschien bestaan er nog andere systemen om hetzelfde effect te 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.

Het incident is gesloten.

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

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)

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)

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

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

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

15.01 Tanguy Veys (VB): Voor het regeerakkoord en voor de staatssecretaris is verkeersveiligheid een topprioriteit.

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.

De cijfers zijn immers akelig: er is een ernstige stijging van het aantal verkeersdoden, zowel in Vlaanderen, met 1,1 procent, als zeker ook in Wallonië, met 8,8 procent. Dat geeft een gemiddelde stijging van 3,8 procent in vergelijking met 2010. Blijkbaar hebben ook de opvallende Bob-campagnes het tij niet kunnen keren.

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?

In de plenaire vergadering verwees de staatssecretaris naar analyse en overleg. Is men nu nog steeds niet verder dan de fase van de analyse van de ongevallen?

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?

Is er nu nog steeds geen degelijk registratiesysteem voor ongevallen? Hopelijk kan de staatssecretaris iets toevoegen aan zijn antwoord uit de plenaire vergadering. Worden er eindelijk echte maatregelen genomen om de trend te keren en de doelstellingen van Europa en van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid alsnog te halen?

15.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Les chiffres du baromètre de la

15.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De cijfers van de

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.

(En français) Malgré des chiffres plus élevés pour 2011, le nombre de victimes a globalement diminué sur plusieurs années.

Conformément aux recommandations des États Généraux de la Sécurité Routière, mon plan cherche à sensibiliser des groupes à risque et à augmenter la fréquence réelle et ressentie des contrôles.

L'IBSR organise le 29 mars la journée *Go For Zero*, dans le but 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.

Les actions des pays voisins se concentrent sur les principales causes de mortalité, comme la vitesse, l'alcool, les stupéfiants et l'omission du port de la ceinture. Le nombre d'accidents en France est aussi supérieur pour le mois de décembre; le contexte météorologique l'explique en partie.

Nous pourrions nous concerter avec les autorités fédérées pour identifier les causes de cette augmentation et y apporter des solutions.

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

verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV zijn gebaseerd op de processen-verbaal van de politie. Het betreft voorlopige cijfers. Het BIVV heeft nog geen diepgaandere analyse kunnen uitvoeren van de stijging van het aantal doden in 2011, aangezien 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 is dat 2011 gekenmerkt werd door relatief mooi en mild weer, wat automobilisten aanzet tot sneller rijden. Zwakke weggebruikers begeven zich dan ook meer op de weg. Bij besneeuwde wegen vallen er dus minder doden en zwaargewonden. Ter vergelijking, in december 2010 telden wij 33 doden ter plaatse, in december 2011 61, bijna het dubbele.

(Frans) 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 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.

Ik ben, net als Vlaams minister Crevits, voorstander van een snelle en diepgaande analyse van de verkeersongevallenstatistieken. Men moet altijd voorzichtig zijn met het trekken van conclusies op basis van voorlopige cijfers en op korte termijn. We hebben een genuanceerd beeld nodig. Wel klopt het dat wij de definitieve statistieken sneller zouden moeten kunnen krijgen.

Dankzij de analyse van de

informations relativement détaillées représentatives de tous les accidents survenus en Belgique.

verkeersongevallenformulieren, beschikken we reeds over vrij gedetailleerde gegevens die als representatief kunnen worden genoemd voor alle ongevallen die in België gebeuren.

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.

Het BIVV heeft een eerste stap gezet naar een meer diepgaande ongevalanalyse aan de hand van de pv's en de expertiseverlagen. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het rijgedrag, maar ook naar de infrastructuur en het voertuig. De infrastructuur is een bevoegdheid van de Gewesten.

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

Ik ben niet gewonnen voor alcoholtests die worden afgenomen door private firma's.

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.

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.

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

15.03 Tanguy Veys (VB): Het beleid moet inderdaad gebaseerd zijn op gegevens die voldoende betrouwbaar zijn en die geduid zijn.

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

Er moet zeker ook werk worden gemaakt van een betere rijopleiding en verkeersopvoeding.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De **voorzitter**: De staatssecretaris moet nu vertrekken. Hij zal schriftelijke antwoorden bezorgen op de vragen die nog niet aan bod kwamen.

La réunion publique est levée à 12 h 58.

De openbare vergadering wordt gesloten om 12.58 uur.