



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

05-11-2008

Namiddag

mercredi

05-11-2008

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het taalkundige kader van het Directoraat-generaal Luchtvaart" (nr. 7230)

Sprekers: **Olivier Maingain, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Klimaat en Energie over "de veiligheidsvoorschriften inzake de hoeveelheid brandstof aan boord van vliegtuigen" (nr. 7152)

Sprekers: **Peter Logghe, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gevaar van sms'en achter het stuur" (nr. 7560)

Sprekers: **Jenne De Potter, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het aantal faillissementen in de sector van het goederenvervoer langs de weg voor rekening van derden" (nr. 7562)

Sprekers: **Josy Arens, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de brommobiel" (nr. 7581)

Sprekers: **Olivier Destrebecq, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het buitenlands rijbewijs" (nr. 7582)

Sprekers: **Olivier Destrebecq, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Europese harmonisering van de inning van verkeersboetes" (nr. 7607)

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

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de ongerustheid van de personeelsleden van het BIVV over hun toekomst" (nr. 7660)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de evolutie van het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 7948)

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le cadre linguistique de la Direction Générale du Transport Aérien" (n° 7230)

Orateurs: **Olivier Maingain, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Peter Logghe au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les consignes de sécurité relatives à la quantité de carburant à bord des avions" (n° 7152)

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

Question de M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le danger de l'envoi ou de la lecture de sms au volant" (n° 7560)

Orateurs: **Jenne De Potter, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nombre de faillites dans le secteur du transport routier de marchandises pour compte de tiers" (n° 7562)

Orateurs: **Josy Arens, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les voitures sans permis" (n° 7581)

Orateurs: **Olivier Destrebecq, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le permis de conduire étranger" (n° 7582)

Orateurs: **Olivier Destrebecq, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "une harmonisation européenne en matière de perception des amendes routières" (n° 7607)

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

Questions jointes de
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'inquiétude du personnel de l'IBSR quant à son avenir" (n° 7660)

- M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'évolution de la politique de sécurité routière" (n° 7948)

Sprekers: Valérie De Bue, Jean-Jacques Flahaux, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Orateurs: Valérie De Bue, Jean-Jacques Flahaux, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "alcoholtesters in uitgaansgelegenheden" (nr. 7759)

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

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les alcootests distribués dans des lieux de sortie" (n° 7759)

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de evaluatie van het inhaalverbod bij regenweer" (nr. 7760)

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

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'évaluation de l'interdiction de dépasser en cas de précipitations" (n° 7760)

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

Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van skytracers (naar de hemel gerichte laserstralen)" (nr. 7791)

Sprekers: François Bellot, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de 'sky tracer' (lasers traceurs dans le ciel)" (n° 7791)

Orateurs: François Bellot, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het systeem van de 'car-pass'" (nr. 7793)

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

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le système du 'car-pass'" (n° 7793)

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

Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de bilaterale akkoorden inzake verkeersveiligheid" (nr. 7880)

Sprekers: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les accords bilatéraux en matière de sécurité routière" (n° 7880)

Orateurs: Katrin Jadin, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de onterechte schrappingen van nummerplaten door DIV" (nr. 7897)

Sprekers: David Geerts, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les radiations injustifiées de plaques d'immatriculation par la DIV" (n° 7897)

Orateurs: David Geerts, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de snelheid van behandeling van de bagage op de luchthaven van Zaventem" (nr. 7918)

Sprekers: Ludo Van Campenhout, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la vitesse de traitement des bagages à l'aéroport de Zaventem" (n° 7918)

Orateurs: Ludo Van Campenhout, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van alle gebruikers tijdens motortochten" (nr. 8316)

Sprekers: Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité de tous les usagers lors des randonnées de motos" (n° 8316)

Orateurs: Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de vrachtluchten van de luchtvaartmaatschappij El Al vanuit Luik (Art. 127)" (nr. 7998)	32	Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vols de fret de la compagnie aérienne El Al au départ de Liège (Art. 127)" (n° 7998)	32
<i>Sprekers:</i> Ulla Werbrouck, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Ulla Werbrouck, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van de spooroverwegen" (nr. 7935)	36	Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des passages à niveau" (n° 7935)	36
<i>Sprekers:</i> Josée Lejeune, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Josée Lejeune, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een duplicaatcode bij diefstal van een nummerplaat" (nr. 7996)	39	Question de M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'introduction d'un code de remplacement en cas de vol de plaque minéralogique" (n° 7996)	39
<i>Sprekers:</i> Jenne De Potter, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Jenne De Potter, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de begeleiding van uitzonderlijke transporten" (nr. 7859)	40	Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'accompagnement des transports exceptionnels" (n° 7859)	40
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het afschaffen van de retributie bij de hernieuwing van het rijbewijs voor personen met een beperking" (nr. 8045)	42	Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la suppression de la redevance due en cas de renouvellement du permis de conduire d'une personne handicapée" (n° 8045)	42
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toegestane maximumsnelheid voor reïsbussen op de autosnelwegen" (nr. 8149)	44	Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la vitesse maximale autorisée pour les cars sur les autoroutes" (n° 8149)	44
<i>Sprekers:</i> Josée Lejeune, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Josée Lejeune, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het défilé van 21 juli 2008" (nr. 8171)	46	Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le défilé du 21 juillet 2008" (n° 8171)	46
<i>Sprekers:</i> Ulla Werbrouck, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Ulla Werbrouck, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	48	Questions jointes de	48
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de door een vrachtluchtvaartuig opgelopen schade bij het opstijgen in Zaventem" (nr. 8212)	48	- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avarie subie par un avion cargo décollant de Zaventem" (n° 8212)	48
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "Brussels Airport" (nr. 8291)	48	- Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "Brussels Airport" (n° 8291)	48
<i>Sprekers:</i> Sonja Becq, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Sonja Becq, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de onoverkomelijke problemen met de veiligheidshomologatie van het rollend materieel van de spoorlijn Antwerpen-Brecht" (nr. 8343)

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

Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de vice-eerste minister en minister van Justitie en Institutionele Hervormingen over "de onmiddellijke inning van boetes" (nr. 8325)

Sprekers: **Josée Lejeune, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes insurmontables relatifs à l'homologation de sécurité du matériel roulant de la ligne ferroviaire Anvers-Brecht" (n° 8343)

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

Question de Mme Josée Lejeune au vice-premier ministre et ministre de la Justice et des Réformes institutionnelles sur "la perception immédiate des amendes" (n° 8325)

Orateurs: **Josée Lejeune, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 5 NOVEMBER 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 5 NOVEMBRE 2008

Après-midi

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

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

01 Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le cadre linguistique de la Direction Générale du Transport Aérien" (n° 7230)

01 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het taalkundige kader van het Directoraat-generaal Luchtvaart" (nr. 7230)

01.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, lorsqu'en son temps – cela remonte certainement à un peu plus de dix ans – la fonction de directeur général du Transport aérien est revenue à un fonctionnaire du rôle linguistique français – en l'occurrence M. Mahot –, a été créée la fonction de directeur général adjoint, appartenant au rôle linguistique néerlandais, afin d'assurer un équilibre. Il s'agit d'une pratique assez courante au sein de la haute fonction publique.

Cependant, depuis maintenant plusieurs années, la Direction générale du Transport aérien a été confiée à un fonctionnaire appartenant au rôle linguistique néerlandais. À ma connaissance, nous sommes aujourd'hui au troisième ou au quatrième titulaire de la fonction. Je suppose que le choix s'est fait sur base des compétences.

En revanche, on n'a pas veillé à ce que l'équilibre linguistique entre la fonction de directeur général et celle de directeur général adjoint soit respecté. Et est restée titulaire de la fonction de directeur général adjoint, la personne qui avait été désigné à l'époque où M. Mahot était directeur général du Transport aérien.

La volonté était pourtant de veiller à cet équilibre et c'est d'ailleurs ce qui avait justifié, à l'époque, la création de la fonction de directeur général adjoint.

Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me donner les raisons pour lesquelles ces deux postes de direction sont toujours occupés, et ce depuis longtemps, par des personnes du même rôle linguistique alors que – je le répète – la volonté était de veiller à un équilibre? Comment envisagez-vous de rétablir cet équilibre linguistique entre les deux fonctions dirigeantes au sein de la DGTA? Enfin, pouvez-vous me donner la répartition linguistique de tous les

01.01 Olivier Maingain (MR): De leiding van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) is al verschillende jaren in handen van een ambtenaar van de Nederlandse taalrol. Men heeft er echter niet voor gezorgd dat het taalevenwicht tussen de functie van directeur-generaal en deze van adjunct-directeur-generaal werd gerespecteerd. Waarom worden deze twee directieposten steeds bekleed door personen van dezelfde taalrol? Hoe gaat u het taalevenwicht herstellen? Hoe zijn de statutaire en contractuele posten van het DGLV verdeeld wat de taalrollen betreft?

postes statutaires et contractuels au sein de la DGTA, et ce tous niveaux confondus?

Monsieur le ministre, sachez d'ores et déjà que je comprendrais si me répondiez par écrit à cette dernière question car elle porte plus spécifiquement sur des statistiques.

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Maingain, les informations dont vous disposez ne sont plus à jour. Je dois donc vous donner quelques précisions afin de vous permettre de bien saisir la situation.

Depuis l'implémentation des fonctions de management dans les services publics fédéraux, introduites par l'arrêté royal du 29 octobre 2001 relatif à la désignation et à l'exercice des fonctions de management dans les services publics fédéraux et les services publics fédéraux de programmation, c'est à un titulaire d'une fonction N-1 (directeur général) qu'il revient d'assurer la direction d'une direction générale. La direction des services au sein d'une direction générale est assurée par le titulaire d'une fonction N-2 (directeur).

La fonction de directeur général adjoint, comme vous l'évoquez, n'existe donc pas dans le cadre des fonctions de management.

Dans l'attente des arrêtés royaux d'exécution relatifs au bilinguisme fonctionnel dont les titulaires d'une fonction de management devraient faire preuve, un adjoint bilingue doit être désigné dans des cas précis, et cela en application des dispositions de l'arrêté royal du 16 mai 2003 portant la désignation d'adjoints bilingues à titre de mesure transitoire dans les services centraux des services publics fédéraux.

Pour l'application de cet arrêté royal au sein du SPF Mobilité et Transports, il convient par ailleurs de se référer à l'arrêté royal du 18 mars 2004 portant désignation de certaines administrations des services centraux des services publics fédéraux qui assurent l'unité des jurisprudences. La Direction générale du Transport aérien est formellement mentionnée dans l'article 3.

En ce qui concerne plus précisément cette direction générale, le directeur général qui assure ses fonctions du 1^{er} février 2007 au 31 août 2008, membre du personnel néerlandophone unilingue, s'est vu adjoindre, par décision du 11 mars 2008 du président du comité de direction, un adjoint francophone ayant prouvé la connaissance suffisante de l'autre langue, en application de l'article 43§3, 3^{ème} alinéa de la loi du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative.

Comme vous le précisez, M. Durinckx, qui est directeur du niveau N-2, a été chargé par arrêté ministériel du 14 juillet 2008 d'assurer, à partir du 1^{er} septembre 2008, la fonction de directeur général dans l'attente de la clôture de la procédure de sélection relative à cette fonction.

Toutefois, M. Durinckx est titulaire du brevet linguistique idoine et il n'est aucunement nécessaire de lui désigner un adjoint bilingue.

En ce qui concerne votre quatrième question, je puis vous dire que le

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De informatie waarover u beschikt is niet langer actueel. De functie van adjunct-directeur-generaal bestaat niet in het kader van de managementfuncties.

In afwachting van de uitvoeringsbesluiten betreffende de functionele tweetaligheid moet in welbepaalde gevallen een tweetalige adjunct worden aangewezen.

De heer Durinckx, die directeur van niveau N-2 is, werd belast met de functie van directeur-generaal in afwachting van het afsluiten van de selectieprocedure voor die functie. De heer Durinckx is in het bezit van het geschikte taalbrevet en het is helemaal niet nodig hem een tweetalig adjunct toe te wijzen.

Het is niet mogelijk enkel gegevens voor het Directoraat-generaal Luchtvaart op te vragen. Ik kan u wel zeggen dat er vanaf 1 september 52 Franstaligen en 72 Nederlandstaligen zijn onder de statutaire personeelsleden evenals 8 Franstalige en 6 Nederlandstalige contractuelen.

cadre linguistique qui est fixé par arrêté royal du 15 septembre 2006 et le plan de personnel sur lequel il est appliqué sont des documents établis globalement pour tout le département. Il n'est donc pas possible d'en extraire des données relatives à la Direction générale du Transport aérien, donc de les séparer.

Je peux toutefois vous communiquer la répartition de l'effectif de la Direction générale du Transport aérien ressortant de l'enveloppe globale du personnel en opérant une distinction entre les statutaires et les contractuels. À partir du 1^{er} septembre, il y a, parmi le personnel statutaire, 52 francophones et 72 néerlandophones et parmi les contractuels, 8 francophones et 6 néerlandophones. Ils sont mélangés avec d'autres personnes dans le cadre global pour le SPF Mobilité et Transports.

01.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces précisions.

Sur le cadre linguistique, j'enverrai une question écrite complémentaire. Je suis d'accord avec vous pour affirmer que les équilibres s'apprécient sur l'ensemble du service public fédéral et pas par direction générale, bien entendu. Je prends note des éléments statistiques que vous m'avez fournis.

En ce qui concerne la direction ou la direction générale, j'entends que vous me dites que mes informations sont erronées. Je disposais d'autres informations, mais, comme je ne veux pas personnaliser, ni faire état d'une situation plus personnelle en séance publique de commission, je me permettrai de vous écrire pour vous demander des explications complémentaires.

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

02 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Klimaat en Energie over "de veiligheidsvoorschriften inzake de hoeveelheid brandstof aan boord van vliegtuigen" (nr. 7152)

02 Question de M. Peter Logghe au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les consignes de sécurité relatives à la quantité de carburant à bord des avions" (n° 7152)

02.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over veiligheidsvoorschriften in vliegtuigen.

Het verwijt dat lagetariefmaatschappijen het niet zo nauw nemen met de wettelijk verplichte veiligheidsvoorschriften gaat al langer rond. Ik heb bepaalde getuigenissen gelezen. Als men die goed leest, dan meen ik dat de overheid regelmatig vragen zou moeten stellen aan die lagetariefmaatschappijen en hen bepaalde zaken zou moeten voorleggen.

Ik wil u eerst zelf de volgende vragen voorleggen.

Ten eerste, klopt het dat vliegtuigen wettelijk steeds voldoende brandstof aan boord moeten hebben om nog minstens een uur na de verwachte landing te kunnen blijven vliegen, teneinde bepaalde crisissituaties het hoofd te kunnen bieden?

Ten tweede, ik verneem dat bepaalde lagetariefmaatschappijen zouden verbieden om meer te tanken dan absoluut noodzakelijk is om

01.03 Olivier Maingain (MR): Ik zal een aanvullende schriftelijke vraag over het taalkader sturen. Ik treed u bij wanneer u zegt dat de taalevenwichten algemeen moeten worden beoordeeld. Wat de directie of de algemene directie, neem ik nota van uw mededeling dat mijn informatie verkeerd is. Ik beschikte over andere informatie en zal zo vrij zijn u te schrijven en bijkomende uitleg te vragen.

02.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Apparemment, les compagnies aériennes à tarifs réduits ne sont pas toujours très regardantes sur le respect des consignes de sécurité. Est-il exact que, bien que les réservoirs de tout avion doivent toujours contenir une réserve de kérosène suffisante pour voler une heure de plus que prévu, certaines compagnies à tarifs réduits interdisent à leurs pilotes d'embarquer plus de kérosène que nécessaire pour atteindre leur destination? Les pilotes pris à ne pas respecter les consignes de sécurité recevraient un avertissement personnel, alors

de plaats van aankomst te bereiken, wat erop neerkomt dat de wettelijk voorziene reserves niet zouden worden getankt. Kent u het probleem? Zijn er al precedentes? Neemt u maatregelen in dat verband?

Ten derde, piloten die erop betraapt worden dat zij de veiligheidsvoorschriften niet volgen, bijvoorbeeld inzake de hoeveelheid brandstof, zouden persoonlijk een waarschuwing krijgen, alhoewel zij eigenlijk gewoon in opdracht van de lagetariefmaatschappijen minder brandstof tanken dan wettelijk verplicht is. Pakt u de lagetariefmaatschappijen regelmatig aan? Is die toestand u bekend?

Ten vierde, wordt er regelmatig overleg gepleegd met de actoren op het veld? Zo ja, wanneer? Zijn er voor dit specifieke probleem, de veiligheidsvoorschriften, resultaten? Wordt er daarover verder overleg gepleegd?

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Logghe, een eerste bedenking die ik moet maken, is dat er op dit ogenblik geen Belgische maatschappijen meer zijn die opereren binnen het concept van de lagetariefmaatschappijen sedert de opslorping van Virgin Express door Brussels Airlines.

Het algemeen principe is dat de nationale toezichthoudende overheid de eerbiediging van de veiligheidsvoorschriften en de voorschriften in verband met brandstof moet opvolgen. Een voorbeeld van een maatschappij die vanuit België opereert is Ryanair en de nationale toezichthoudende overheid daarvan is het Ierse luchthavenbestuur.

U vraagt over hoeveel brandstof een vliegtuig moet beschikken. Normaal moet er voldoende brandstof aan boord zijn tot de bestemming. Dat lijkt mij evident. Daaraan moet evenwel nog brandstof worden toegevoegd om de eventuele uitwijkvluchthaven te bereiken.

Als met die afstand rekening is gehouden, moet nog 30 minuten brandstof worden voorzien voor het vliegen in een wachtpatroon - de holding - en dat op een vlieghoogte van 1.500 voet. U weet dat de verbranding verschilt naarmate de hoogte.

Na al die parameters moet er nog eens 5% brandstof worden toegevoegd voor onvoorziene gebeurtenissen - contingency fuel - om te voorzien in vluchtomstandigheden zoals tegenwind. De toestand stemt immers niet altijd overeen met hetgeen bij het opstijgen werd vastgesteld.

Zoals u hebt gezegd, hebben wij dat ook in de pers gelezen. We kennen het niet uit de praktijk. Handelen zoals u hebt geciteerd, is theoretisch mogelijk. Het gebeurt dat vliegtuigen te veel brandstof aan boord nemen - tankeren - wanneer het een maatschappij goed uitkomt ergens onderweg vol te tanken wanneer de op die plaats aangerekende lage prijs de bijkomende vervoerkosten en het extra gewicht meer dan compenseert.

Zoals ze zeggen, c'est de bonne guerre.

België kan in het kader van de zogenoemde SAFA – SAFA staat voor

qu'ils agissent sur ordre de leur compagnie. Le ministre interpellera-t-il les compagnies à tarifs réduits sur ce point? Une concertation est-elle organisée régulièrement avec tous les acteurs à propos des consignes de sécurité?

02.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Depuis que Brussels Airlines a absorbé Virgin Express, il n'y a plus de compagnies low cost belges.

Le principe général qui prévaut en la matière veut que l'autorité nationale de surveillance contrôle le suivi des règles de sécurité. Or l'autorité nationale de surveillance de Ryanair est l'Irlande.

Tout avion doit avoir suffisamment de carburant à son bord pour pouvoir atteindre tant sa destination que l'aéroport de décollage. De plus, tout avion doit avoir le carburant nécessaire pour pouvoir voler pendant trente minutes en circuit d'attente à une altitude de quinze cents pieds. En outre, tout avion doit disposer de 5% de carburant en cas de conditions de vol imprévues telles qu'un vent contraire.

Il arrive que des avions embarquent plus de carburant parce que les pleins sont faits dans un endroit où les prix sont plus avantageux.

Dans le cadre du Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, la Belgique peut contrôler en sus le "load sheet" des avions. Au cours des prochains mois, nous consacrerons à ce point l'attention

safety assessments of foreign aircraft – supplementair nagaan hoe het gesteld is met de load sheet van de vliegtuigen, waar de gegevens over de brandstof deel van uitmaken. Wij nemen ons trouwens voor daar de komende maanden de nodige aandacht aan te besteden. Als het voorkomt, zullen er opmerkingen worden geformuleerd eerst aan de boordcommandant, vervolgens aan de exploiterende luchtvaartmaatschappij en ten slotte aan de staat van herkomst. De opmerkingen krijgen naar gelang van de ernst van de situatie de overeenstemmende gradatie die in het SAFA-systeem is bepaald.

Op 12 september jongstleden heeft de Algemene Directie van de Luchtvaart het probleem van de vliegveiligheid bij de vertegenwoordigers de Belgische vervoersindustrie, BATA, Belgian Airtransport Association, aangekaart. Die laatsten zijn zonder uitzondering de overtuiging toegedaan dat kleine profijtten die minimaal, te weinig of te veel tanken kunnen opleveren, in gendele opwegen tegen het risico op een ongeval, waarbij zou blijken dat met de veiligheid werd gesold. Bij een incident waarbij een vliegtuig niet tijdig hoog genoeg geraakt, wordt inderdaad altijd eerst gecontroleerd of de load sheet niet te hoog is.

Zo is het gebeurd en zo wordt daarop toezicht uitgeoefend.

02.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn zeer uitgebreid antwoord. Ik verneem met enige vreugde dat men, steekproefgewijs dan, de brandstof op de load sheets van de vliegtuigen zal controleren. Ik veronderstel dat men dat niet van alle binnenkomende vliegtuigen zal kunnen controleren.

Ik verneem dat er op 12 september een vergadering met BATA is geweest. Doch, ik meen te mogen vaststellen dat het probleem zich niet situeert bij de Belgische transportbedrijven, maar wel bij de lagetarievenbedrijven, die niet Belgisch zijn. Hopelijk levert de steekproefgewijze controle wat op.

Ik neem nota van de driegraadsopmerkingen, waarvan het hoogste gericht is aan de nationale Staat. Misschien is het niet slecht om een en ander Europees te verzamelen, zodat men het profiel krijgt van de lagetarievenmaatschappijen die in Europese luchthavens de regels niet helemaal volgen.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Logghe, ik heb niemand met de vinger gewezen. Ten eerste, ik begrijp in de huidige economische omstandigheden dat alle luchtvaartmaatschappijen proberen links of rechts wat profijt te halen, bepaalde onkosten te vermijden, als ze goedkoop kunnen tanken een beetje meer tanken enzovoort. Dat is allemaal begrijpelijk, maar in functie van het type vliegtuig, de lading die op het vliegtuig is enzovoort, moet men nagaan welke kracht de motoren moeten ontwikkelen. Als er iets gebeurt, is het eerste wat wordt nagegaan de load sheet. Dat is gebeurd met Kalitta enkele weken geleden. Dan is er nog een vliegtuig van Cargo B dat met de staart over de grond heeft gesleept. Een van uw collega's heeft mij daarover ondervraagd.

Het eerste wat men nakijkt, is: hoe zat het met de lading? Heeft men niet te veel geladen? Heeft men niet te veel getankt in functie van de afstand? Ik heb u de norm geciteerd die moet gerespecteerd worden.

qu'il mérite. En cas d'infraction, le commandant de bord puis la compagnie exploitante et enfin l'État d'origine se voient adresser une observation.

Le 12 septembre 2008, la direction générale de la Navigation aérienne a abordé ce problème auprès de la Belgian Airport Association (BATA), laquelle considère que la possibilité de réaliser des profits grâce à des prix de carburant inférieurs ne saurait justifier qu'un pilote prenne des risques de sécurité.

02.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Je me réjouis que les "load sheets" des avions soient contrôlés par des coups de sonde.

Je voudrais suggérer que l'on organise à l'échelon européen une collecte des informations de contrôle de façon à ce que nous sachions clairement quelles compagnies low cost ne respectent pas les règles.

02.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je n'accuse personne. Il est compréhensible que les compagnies aériennes tentent de grappiller des bénéfices à gauche et à droite. La puissance des moteurs doit être vérifiée sur la base du type d'avion et du chargement. En cas d'incident, c'est évidemment le "load sheet" que l'on consulte en premier. J'ai convenu avec la direction générale de la Navigation aérienne les chargements seraient désormais mieux vérifiés.

Dat wordt eerst nagezien om te verifiëren of de piloot, de boordcommandant, voldoende motorkracht gegeven heeft, rekening gehouden met zijn totale lading en het gewicht dat hij de hoogte in moest krijgen. Ik wil op dit ogenblik geen enkele maatschappij met de vinger wijzen. Ik zeg alleen maar dat wij constateren dat er een mogelijkheid is dat er wat betreft die ladingen toch een en ander beter moet nagekeken worden. De algemene directie van de luchtvaart zal dat in de zeer nabije toekomst verder ook doen, dat ben ik met hen overeengekomen.

02.05 Peter Logghe (Vlaams Belang): Verscherpte aandacht is al wat wij vragen op dat vlak, mijnheer de staatssecretaris.

02.05 Peter Logghe (Vlaams Belang): Une vigilance accrue, c'est tout ce que nous demandons.

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

03 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gevaar van sms'en achter het stuur" (nr. 7560)

03 Question de M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le danger de l'envoi ou de la lecture de sms au volant" (n° 7560)

03.01 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, enige tijd geleden bracht het Britse Transport Research Laboratory een rapport uit met de titel The Effect Of Text Messaging On Driver Behaviour, een studie waarin via een wetenschappelijke basis wordt gewezen op de gevaren van sms'en achter het stuur.

De bevindingen van die studie, uitgevoerd bij jongeren tussen 17 en 24 jaar, zijn toch wel vrij opzienbarend. De reactiesnelheid van de proefpersonen verminderde met een derde indien ze tijdens het rijden een sms verstuurden of lazen. Hun rijvaardigheid daalde zelfs met 90%. De proefpersonen weken vaker van hun rijvak af of hielden onvoldoende afstand.

Bij een vergelijking met eerdere studies komt men zelfs tot de bevinding dat sms'en tijdens het rijden gevaarlijker zou kunnen zijn dan rijden onder invloed van alcohol, op de wettelijke limiet, of van cannabis. Ook het BIVV bevestigt de gevaren van sms'en achter het stuur.

Mijn vragen zijn dan ook de volgende.

Worden er stappen ondernomen om bestuurders te wijzen op de gevaren van het sms'en achter het stuur?

Zijn er daarvoor reeds specifieke acties gepland?

Ik weet dat de wet niet handenvrij bellen terwijl men rijdt verbiedt en dat sms'en daaronder valt, maar wordt er daarop gecontroleerd? Zo ja, bestaan er daarover cijfers?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Potter, ik moet in de eerste plaats aanstippen dat er reeds overvloedig onderzoek werd gedaan naar allerlei gedragingen achter het stuur die de waarneming, de aandacht, de concentratie of

03.01 Jenne De Potter (CD&V): Une étude britannique réalisée parmi les jeunes de 17 à 24 ans révèle que l'envoi de SMS au volant réduit d'un tiers la rapidité de réaction et de pas moins de 90% la capacité de conduite. Il est dès lors plus dangereux d'envoyer des SMS au volant que de rouler sous l'influence de l'alcool ou de cannabis.

Quelles mesures prend-on pour attirer l'attention des conducteurs sur les dangers que comporte l'envoi de SMS au volant? Des actions spécifiques sont-elles déjà prévues en la matière? Contrôle-t-on suffisamment cet aspect auprès des conducteurs?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: L'IBSR mènera ces prochaines années une campagne relative aux principaux

de stuurvaardigheid van de bestuurder verminderen en automatisch ook de reactietijd doen toenemen.

Het is daarom dat het telefoneren met de gsm in de hand expliciet verboden is, terwijl in feite ook alle gedragingen die de stuurvaardigheid verminderen, verboden zijn. Op basis daarvan is het wel degelijk zo dat het verboden is om rijdend berichten of mails te versturen of te lezen.

Ik kom aan de vragen die u gesteld hebt.

Ik kan u zeggen dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de komende jaren campagne zal voeren met betrekking tot de grootste ongevalrisico's, zoals het rijden onder invloed, snelheid en veiligheidsgordel, en met betrekking tot bepaalde doelgroepen, zoals de jonge bestuurders, het zware vervoer en de motorrijders. Dat is het algemeen principe.

Dat neemt echter niet weg dat tegelijkertijd kan nagegaan worden of er geen acties in verband met het gebruik van de gsm achter het stuur moeten gevoerd worden, bijvoorbeeld door middel van folders en in samenwerking met de mobiele operatoren en dergelijke meer.

Ik moet bekennen dat ik geen statistische gegevens heb van de federale of zonale politie betreffende het aantal vastgestelde overtredingen betreffende het niet-handenvrij bellen. De politie verzekert mij wel dat ze zeer attent is voor dit soort van overtredingen en daarop wel degelijk controle uitoefent.

Gelet op datgene wat ik daarstraks gezegd heb, zal er in elk geval en kan er geverbaliseerd worden op het gebruik van de gsm voor berichten en dergelijke achter het stuur. Ik zal daaraan in elk geval nog eens herinneren bij de mensen die daartoe de bevoegdheid hebben.

03.03 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor dat laatste engagement. Ik denk niet dat er een heksenjacht moet komen op mensen die sms'en, maar ik denk dat het niet slecht is om mensen bewust te maken van de mogelijke gevaren die daarmee gepaard gaan. Een campagne bijvoorbeeld of een folder kunnen nooit kwaad. Zeker voor jonge mensen die toch wel iets gevoeliger zijn voor sms'en achter het stuur, is dat geen slechte zaak. Wat dat betreft, dank ik u voor uw engagement.

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

04 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nombre de faillites dans le secteur du transport routier de marchandises pour compte de tiers" (n° 7562)

04 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het aantal faillissementen in de sector van het goederenvervoer langs de weg voor rekening van derden" (nr. 7562)

04.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, les chiffres de l'Institut national des Statistiques de juillet 2007 à juillet 2008 montrent un accroissement impressionnant du nombre de faillites en Belgique. Parmi les secteurs les plus

dangers d'accident, tels que la conduite sous influence, la vitesse inadaptée et la non-utilisation de la ceinture de sécurité. Néanmoins, des actions supplémentaires axées sur l'utilisation du gsm au volant devraient peut-être également être mises en œuvre.

Même si je ne dispose d'aucune donnée précise concernant le nombre d'infractions de ce type, la police m'a assuré attacher une importance particulière à cet aspect.

J'insisterai en outre auprès des instances compétentes pour qu'elles effectuent des contrôles stricts dans de tels cas et qu'elles dressent des procès-verbaux si nécessaire.

03.03 Jenne De Potter (CD&V): Je pense qu'il importe avant tout de sensibiliser les gens aux dangers de l'envoi de SMS au volant.

04.01 Josy Arens (cdH): Uit de cijfers van het Nationaal Instituut voor de Statistiek van juli 2007 tot juli 2008 blijkt dat het aantal

touchés se trouve le secteur de transport routier de marchandises pour compte de tiers (+ 17,8%). Ce secteur connaît des particularités et des spécificités qui expliquent probablement une partie de ses difficultés.

La problématique de la répercussion de la hausse des coûts et la difficulté éprouvée par les transporteurs à faire payer leurs factures dans les temps font certainement partie des difficultés du transport routier. Comme vous le savez, de plus en plus souvent, les factures ne sont payées qu'après 90 jours.

À la suite de la manifestation de l'UPTR du 18 juin dernier, une série de groupes de travail ont été chargés de dégager des pistes pour améliorer la rentabilité des entreprises de transport.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me faire connaître, en ce qui concerne les aspects liés à la législation propre au transport de marchandises, l'état d'avancement des deux propositions émises par l'UPTR. D'une part, l'insertion, dans la loi sur le transport, d'une clause d'indexation automatique, supplétive mais légale, des contrats de transport en fonction de la hausse des coûts. D'autre part, l'insertion dans la loi sur le transport d'un délai de paiement impératif de 30 jours des factures liées à une prestation de transport.

Face à l'importance de ce secteur pour l'économie belge dans son ensemble, peut-on s'attendre à ce que le gouvernement présente rapidement à la Chambre et/ou un projet de loi sur ces différents points?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, selon les chiffres dont ma Direction des Transports routiers dispose, le nombre de faillites de sociétés de transport pour compte de tiers n'a en fait pas augmenté mais est resté plutôt stable, si l'on compare la période du 1^{er} juillet 2006 au 30 juin 2007 avec la période du 1^{er} juillet 2007 au 30 juin 2008.

Du 1^{er} juillet 2006 au 30 juin 2007, il y a eu un total de 166 faillites réparties de la façon suivante selon le rôle linguistique: 119 pour la partie néerlandophone et 47 pour la partie francophone et germanophone.

Du 1^{er} juillet 2007 au 30 juin 2008, le nombre total de faillites s'élevait à 164, à savoir 2 faillites de moins: 97 pour la partie néerlandophone et 67 pour la partie francophone et germanophone.

Lors des négociations avec les fédérations de transporteurs routiers, il leur a été clairement signalé que les deux propositions ne pourraient pas être retenues pour diverses raisons, la principale étant qu'on ne peut pas traiter un secteur différemment de tous les autres secteurs de notre économie.

En ce qui concerne l'indexation automatique, j'attire votre attention sur le fait que le Conseil de la concurrence a rendu, le 5 avril 2002, un avis négatif, suite à une demande similaire des fédérations de

faillissements en Belgique sterk is toegenomen. Een van de sectoren die het hardst getroffen worden, is deze van het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden (+ 17,8 procent). Deze sector heeft specifieke kenmerken zoals het probleem om de stijgende kosten door te rekenen of problemen met de tijdige betaling van hun facturen.

Naar aanleiding van de actie die de UPTR op 18 juni jongstleden heeft gevoerd, werden werkgroepen belast met de uitwerking van pistes om de rentabiliteit van de vervoerondernemingen te verbeteren.

Hoe zit het met de twee voorstellen die de UPTR had gedaan, namelijk de invoering in de wet van een clause voor de aanvullende automatische indexering van de vervoerovereenkomsten op basis van de prijsstijgingen enerzijds en de invoering in de wet van een verplichte betalingstermijn van dertig dagen anderzijds.

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Volgens de cijfers waarover mijn directie vervoer over de weg beschikt, is het aantal faillissements van ondernemingen voor goederenvervoer over de weg voor rekening van derden veeleer stabiel gebleven. Van 1 juli 2006 tot 30 juni 2007 waren er 166 faillissements. Van 1 juli 2007 tot 30 juni 2008 waren er 164.

Tijdens de onderhandelingen met de federaties voor goederenvervoer over de weg werd duidelijk gezegd dat de twee voorstellen niet in aanmerking konden worden genomen, onder meer omdat we een sector niet anders mogen behandelen dan de andere economische sectoren.

De Raad voor de Mededinging verstrekke op 5 april 2002 een

transporteurs. Un des arguments principaux de cet avis était tiré du fait que la Cour européenne de Justice a, et ce à plusieurs reprises, entre autres encore le 30 janvier 1985 et le 19 février 2002, estimé que de telles mesures étaient en contradiction avec le Traité de Rome, notamment en ce qui concerne les règles sur la concurrence.

En ce qui concerne le délai de paiement, la loi du 2 août 2002 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales, prévoit actuellement le paiement dans un délai de 30 jours. Le gouvernement a formulé une contre-proposition, car nous connaissons les problèmes que le principe exposé dans la loi du 2 août occasionne pour les transporteurs, et leur peur à l'égard de leurs clients. Le 3 juillet, à l'initiative de mes collègues Vandeurzen et Laruelle, a été déposée une note au Conseil des ministres relative à la procédure d'injonction de payer. Suite à cette note, le Conseil a pris acte du projet de loi introduisant l'injonction de payer dans le Code judiciaire. Ce projet reprend les propositions de loi déposées devant le parlement, entre autres la proposition de loi n° 139 de Mme Taelman adoptée au Sénat et transmise à la Chambre des représentants. Le Conseil des ministres a invité le parlement à traiter le dossier de la réforme de la procédure d'injonction de payer dans les meilleurs délais.

L'avantage du projet par rapport à la procédure existante réside d'abord dans un allègement des coûts de la procédure; deuxièmement, l'utilisation de formulaires-types; troisièmement, l'inversion de contentieux (c'est-à-dire que sur demande du plaignant, la juridiction prend une décision unilatérale sur la créance en cause, sans qu'il soit préalablement donné au défendeur la possibilité de se défendre; ce n'est que s'il fait opposition que l'affaire peut être examinée selon la procédure ordinaire), ce qui est très important. Finalement, l'adaptation dans l'esprit des procédures d'injonction en vigueur dans d'autres pays européens.

Nous pensons donc que pour répondre à votre préoccupation, l'initiative de M. Vandeurzen répond mieux aux desiderata des transporteurs que ce qui est prévu dans la législation actuelle mais qui pose problème dans les relations entre fournisseurs et clients.

negatief advies met betrekking tot de automatische indexering, naar aanleiding van een vergelijkbaar verzoek vanwege de transportfederaties. Het belangrijkste argument was dat het Europees Hof van Justitie meermaals heeft geoordeeld dat zo een maatregel strijdig was met de concurrentieregels van het Verdrag van Rome.

De wet van 2 augustus 2002 betreffende de bestrijding van de betalingsachterstand bij handelstransacties voorziet op dit ogenblik in een termijn van 30 dagen voor de betaling. De regering formuleerde een tegenvoorstel, want we weten dat dat principe de transporteurs ten aanzien van hun klanten in moeilijkheden brengt. Op 3 juli werd in dat verband een nota voorgelegd aan de ministerraad, die kennis heeft genomen van het wetsontwerp tot invoering van een betalingsbevel in het Gerechtelijk Wetboek. Dit ontwerp neemt de wetsvoorstellen over die in dat verband bij het Parlement werden ingediend. De ministerraad heeft bij het parlement op een spoedige afhandeling van dit dossier aangedrongen.

Voordelen van dit ontwerp zijn onder meer dat de procedurekosten worden verlaagd, dat gebruik wordt gemaakt van standaardformulieren en dat, met betrekking tot de schuldvordering, een unilaterale beslissing wordt genomen door de rechtbank behoudens door de verweerder aangetekend verzet, wat erg belangrijk is.

Wij denken dus dat dit initiatief beter tegemoetkomt aan de eisen van de vervoerders.

04.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je me réjouis de cette réponse. Le projet de loi a-t-il été déposé au Parlement?

04.03 Josy Arens (cdH): Werd het wetsontwerp bij het Parlement ingediend?

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Oui. C'est le ministre de la Justice qui l'a introduit. Je suppose qu'il sera traité dans une

04.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De minister van

commission commune Justice et Économie ou Classes Moyennes.

Justitie heeft het ingediend.

04.05 Josy Arens (cdH): Il reste le problème de la hausse des coûts, notamment du carburant, pour les transporteurs routiers. Je trouve anormal qu'ils ne puissent pas répercuter d'une façon ou d'une autre sur leurs prix les hausses spectaculaires que nous avons connues ces derniers mois.

04.05 Josy Arens (cdH): Dan is er nog het probleem van de kostenstijging. Ik vind het abnormaal dat de vervoerders de buitensporige stijgingen van de brandstofprijzen niet in hun prijzen mogen doorberekenen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les voitures sans permis" (n° 7581)

05 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de brommobiel" (nr. 7581)

05.01 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, selon la loi, une voiture sans permis est un cyclomoteur monté sur deux roues ou plus de deux roues ou un quadricycle léger, pourvu d'une carrosserie fermée. Cela signifie que le chauffeur de la voiture sans permis doit se comporter comme un conducteur d'un véhicule à moteur.

05.01 Olivier Destrebecq (MR): Volgens de wet is een brommobiel een op twee of meer wielen gemonteerde bromfiets of een van gesloten koetswerk voorziene lichte vierwieler. De bestuurder ervan moet zich dus gedragen als een bestuurder van een motorrijtuig. Die wagens zijn verantwoordelijk voor veel meer ongevallen dan de andere wagens. Ze betekenen een echt gevaar wanneer men weet dat ze, met uitzondering van de snelwegen, dezelfde banen gebruiken als de andere wagens, terwijl hun maximumsnelheid 45 km/uur bedraagt. De grootste groep kopers van die wagens zijn de personen die geen rijbewijs B (meer) bezitten.

Il circule ainsi sur la bande de droite et ne peut emprunter les pistes cyclables ni les bandes réservées aux cyclistes.

Nous constatons que proportionnellement à leur nombre et aux kilomètres parcourus, les voitures sans permis sont responsables directement ou indirectement de beaucoup plus d'accidents et de morts que les autres véhicules.

Ces voitures constituent donc un danger à elles seules quand on sait qu'elles peuvent rouler sur les mêmes voies – hormis les autoroutes, nous sommes d'accord – que les autres voitures, alors que leur vitesse maximale est limitée à 45 km/h.

En outre, il est apparu que les personnes qui, pour des raisons diverses, ne possèdent pas ou plus un permis de conduire B constituent le principal groupe d'acheteurs car grâce à la voiture sans permis, ils sont tout de même indépendants pour leurs déplacements.

Précisons également que le contrat d'assurance auto prévoit des sanctions – droit de recours – lorsqu'un conducteur n'est pas en possession du permis de conduire qui lui permet de conduire le véhicule en question. Ici, l'assureur ne pourra pas appliquer de sanction puisque le conducteur dudit véhicule sans permis est en règle.

Je pense que dans le cas de ce type de véhicule, on cumule tous les dangers: fragilité, conducteur souvent peu formé au Code de la route, véhicule beaucoup trop lent pour circuler sur une route normale.

Monsieur le secrétaire d'État, ne pensez-vous pas qu'il serait important que les personnes conduisant un quadricycle léger passent au minimum leur permis théorique? Je pense qu'il est important de connaître le Code de la route quand on est amené à circuler comme

Denkt u niet dat het goed zou zijn dat de personen die een lichte vierwieler besturen op zijn minst een theoretisch rijbewijs halen? Tweewielers van categorie B zullen uitgerust moeten zijn met een nummerplaat. Waarom doet men niet hetzelfde voor de brommobielen? Bent u van plan een eigen statuut te geven aan dat soort voertuigen?

les autres véhicules sur le même site.

En ce qui concerne l'immatriculation, les deux roues de catégorie B vont devoir, me semble-t-il, être porteurs d'une plaque. Pourquoi ne fait-on pas de même pour ces voitures sans permis?

Pensez-vous donner un statut propre à ce type de véhicules? Ceci éviterait des quiproquos lorsqu'un juge prononce une déchéance du droit de conduire et doit préciser la catégorie de véhicules auxquels s'applique cette déchéance.

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Destrebecq, vous évoquez en fait la problématique des voiturettes, les véhicules légers à quatre roues qui sont conduits par des personnes n'ayant pas ou n'ayant plus le permis pour la catégorie B.

Je dois vous dire que depuis 1998, ces voiturettes ne sont plus des véhicules sans permis. Sans entrer dans les détails, on peut dire que tout véhicule à quatre roues, dont la vitesse ne peut pas dépasser 45 km/h, est à considérer comme un cyclomoteur à quatre roues pour lequel un permis de la catégorie A3 est nécessaire.

Si ce type de véhicule peut rouler plus vite, il faut alors un permis de la catégorie B.

Toutefois, il existe une exception: les personnes nées avant le 15 février 1961 ne doivent pas disposer d'un permis de catégorie A3 pour conduire un cyclomoteur et donc non plus pour une voiturette. Cette dispense vient du fait que le permis pour cyclomoteur a été imposé à la fin des années 1980 et que le principe des droits acquis a, à ce moment, été accepté et appliqué à toutes les personnes qui en étaient dispensées auparavant.

Les cyclomoteurs de la catégorie A, roulant à une vitesse maximale de 25 kilomètres par heure et les véhicules de la catégorie B, à deux, trois ou quatre roues doivent être inscrits à partir de 2010 et recevront une plaque d'immatriculation. Sur ce plan, je puis donc répondre affirmativement à votre question.

En ce qui concerne votre troisième question, il n'y a pas de raison de donner un statut propre à ce type de véhicules, puisqu'ils sont classés dans une catégorie bien identifiée, à savoir le A3.

De plus, même en cas de dispense de permis de conduire, je vous rappelle qu'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur est une déchéance du droit de conduire et non du permis de conduire. Cela signifie qu'une déchéance s'applique à tous les véhicules à moteur et non seulement à ceux pour lesquels un permis de conduire est nécessaire, sauf si le juge a prévu une exception pour une catégorie spécifique.

05.03 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le ministre, en ce qui concerne le deuxième point, je suis rassuré. Cela signifie que le secteur connaîtra une évolution. En discutant avec la police notamment, nous nous sommes rendu compte qu'il importe de mettre cet élément en place. Nous sommes sur la bonne voie et j'en suis pleinement satisfait.

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Sinds 1998 dient elk vierwielig voertuig waarvan de snelheid niet meer dan 45 km per uur mag bedragen, te worden beschouwd als een bromfiets met vier wielen waarvoor een rijbewijs van categorie A3 vereist is. Indien dat type voertuig sneller kan rijden, is een rijbewijs van categorie B nodig.

Er blijft echter een uitzondering bestaan: de personen geboren vóór 15 februari 1961 moeten niet over dat rijbewijs beschikken. De bromfietsen klasse A die een maximumsnelheid halen van 25 km/u, en de twee-, drie- of vierwielige voertuigen van klasse B moeten vanaf 2011 ingeschreven worden en zullen een nummerplaat krijgen. Er is geen reden om dergelijke voertuigen een eigen statuut te geven, aangezien ze in een welomschreven klasse, namelijk A3, zijn ondergebracht.

05.03 Olivier Destrebecq (MR): Wat het eerste punt betreft, bevinden we ons in een situatie waar ik geen woorden voor heb. Ik denk dat we op dezelfde golfengte zitten!

Eu égard au troisième point, voilà des précisions que je n'avais pas et pour lesquelles je tiens à vous remercier.

Pour ce qui est du premier point, je ne vous cacherai pas que j'en ris... jaune. Mais que puis-je faire d'autre? En effet, nous sommes dans une situation que je n'oserais qualifier. Je pense d'ailleurs que nous sommes sur la même longueur d'ondes!

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il s'agit d'une exception qui a été acceptée à l'époque. Vous êtes le premier à m'en parler. J'ai fait examiner la question. Le législateur à ce moment a fait autoriser cette exception!

05.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De wetgever heeft toen die uitzondering toegestaan! Het gaat om een klasse die elk jaar kleiner wordt!

05.05 Olivier Destrebecq (MR): En tout cas, monsieur le secrétaire d'État, votre sourire me rassure. Je vois que je suis compris.

05.05 Olivier Destrebecq (MR): Uw glimlach stelt me gerust. Ik merk dat u me begrijpt.

05.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: De toute façon, l s'agit d'une catégorie qui diminue d'année en année!

05.07 Olivier Destrebecq (MR): Malheureusement pour eux!

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

06 Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le permis de conduire étranger" (n° 7582)

06 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het buitenlands rijbewijs" (nr. 7582)

06.01 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, selon les Conventions de Genève de 1949 et de Vienne de 1968, un étranger ayant obtenu son permis de conduire dans son pays d'origine peut se rendre dans sa commune et échanger celui-ci contre un permis belge.

06.01 Olivier Destrebecq (MR): Een vreemdeling met een rijbewijs uit zijn land van oorsprong kan dat bij zijn gemeente inruilen tegen een Belgisch rijbewijs, op voorwaarde dat België en het desbetreffende land elkaars rijbewijzen erkennen en dat het rijbewijs werd afgeleverd vóór de vestiging in België.

Deux conditions doivent être réunies: une reconnaissance unilatérale ou bilatérale des permis doit exister entre la Belgique et le pays d'origine; le permis doit avoir été délivré avant l'installation en Belgique, sauf si la personne peut prouver une inscription d'au moins six mois dans le pays où le permis a été délivré. Moyennant ces conditions, le permis étranger sera échangé après examen d'authenticité par la police.

Nu zijn er in sommige landen die erkende rijbewijzen afleveren talloze valse rijbewijzen, met name in Afrika. Gelijk wie kan middels corruptie of schriefvervalsing aan een rijbewijs geraken. Bepaalde bestuurders hebben dan ook geen enkel examen afgelegd en veroorzaken geregeld ongevallen.

Il nous revient que son application soulève quelques controverses. Certains pays de la liste des pays qui délivrent des permis non européens reconnus font partie d'une véritable problématique. Impossibles à chiffrer exactement, les faux permis de conduire sont légion, notamment en Afrique. Des circuits se sont structurés, les vrais faux documents nécessitent des complicités administratives et développent un système qui appartient désormais à la norme.

Hoe kan dit probleem worden aangepakt? Zou het niet goed zijn om een voorlopig rijbewijs af te geven dat definitief wordt indien de persoon geen overtreding begaat of zelfs pas nadat hij geslaagd is

La circulation de faux permis au Togo, par exemple, devient un phénomène inquiétant dont les conséquences sont lourdes pour la population. En effet, parmi les milliers de conducteurs de véhicules qui animent le trafic routier togolais, plusieurs circulent avec des vrais faux permis, surtout pour les véhicules privés.

Plusieurs informations font état de ce que certains conducteurs utilisent le permis d'un conducteur décédé. Il suffit à ce dernier de changer la photo sur ce permis après l'avoir informatisé. D'autres encore possèdent plusieurs permis. Ils en ont jusqu'à trois ou quatre de différentes nationalités et de différentes catégories (Niger, Burkina Faso, Mali, etc.).

L'octroi du permis de conduire au Togo est soumise à des textes et des examens concours. Mais malheureusement, force est de constater que plusieurs détenteurs en utilisent sans passer le moindre examen. Ceci traduit l'effet pervers de la corruption qui mine ce secteur. Parfois, un chauffeur introduit son dossier avec un permis togolais. Si ce dossier est confronté à des difficultés, il introduira un autre dossier avec un permis de nationalité nigérienne par exemple. Les agents de contrôle routier ne trouvent aucun inconvénient à prendre quelques billets au détriment de leur devoir. Ainsi ils encouragent les chauffeurs à multiplier les bévues créant des accidents réguliers.

J'ai pris l'exemple du Togo, mais il n'est qu'une goutte d'eau dans la mare des pays africains ou autre où n'importe qui peut se procurer un permis sans jamais avoir conduit un véhicule.

Monsieur le secrétaire d'État, sur ce plan pourriez-vous m'éclairer sur la manière d'enrayer ce problème qui peut provoquer des soucis chez nous; j'en ai fait l'expérience. Qu'en est-il de la délivrance d'un permis en échange d'un vrai faux permis présenté à la commune, alors que cette personne n'a pas les aptitudes à conduire, ou que les réglementations de la route sont différentes de son pays d'origine?

Ne pensez-vous pas qu'il serait bon de délivrer un permis provisoire à l'essai qui deviendrait définitif si la personne n'a pas commis d'infraction de la route, voire après réussite du permis théorique?

Que comptez-vous faire pour prendre des dispositions par rapport à cette problématique?

Je me tiens à votre disposition, le cas échéant, afin de légiférer à ce sujet.

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, à la lecture de la question que vous avez déposée, il me semble opportun de préciser que le problème avait deux causes principales:

1. la fabrication de faux permis de conduire par des faussaires isolés ou organisés;
2. l'obtention de permis par complaisance, c'est-à-dire la délivrance de permis sans que l'aptitude à la conduite ne soit vérifiée.

Permettez-moi de faire preuve de diplomatie. En effet, vous avez cité des pays. Pour ma part, je dois dire qu'il est très difficile de désigner certains pays et pas d'autres. De plus, une réponse géographique consistant à accuser certains pays et à leur refuser l'échange ne porterait ses effets qu'à court terme et serait rapidement dépassée par la réalité sur le terrain.

J'en arrive ainsi à vos questions.

voor het theoretische examen? Welke maatregelen denkt u te nemen? Ik ben bereid om zo nodig hieromtrent een wetgevend initiatief te nemen.

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De weigering om rijbewijzen die door bepaalde landen afgegeven worden, in te wisselen, zou het probleem niet zozeer oplossen als wel verplaatsen. Bovendien zou de opzegging van bilaterale akkoorden betreffende de wederzijdse erkenning van rijbewijzen betekenen dat Belgen niet langer het recht zouden hebben om hun rijbewijs in te wisselen in de landen waar ze willen wonen. De zaken moeten voorts beschouwd worden binnen ons algemene beleid Buitenlandse

À l'exécution des accords internationaux, la Belgique a opté pour la conclusion d'accords bilatéraux concernant l'échange mutuel des permis de conduire. Mettre fin à ces accords signifierait que les Belges n'auraient plus droit de procéder à l'échange de leur permis dans les pays où ils veulent résider. De plus, il faut considérer les choses dans le cadre de notre politique générale des Affaires étrangères.

En ce qui concerne le permis falsifié, nous avons déjà pris des précautions en demandant aux communes d'envoyer les permis étrangers à la police fédérale, notamment à l'office central pour la répression des faux. La collaboration des polices via Interpol peut, sans aucun doute, améliorer la lutte contre la fraude, mais elle reste peu efficace pour ce qui concerne certaines régions déstabilisées.

En outre, la solution du permis provisoire à l'essai est séduisante, mais elle présente quelques inconvénients. Ainsi, la délivrance d'un tel permis se heurterait exactement aux mêmes problèmes que ceux d'un permis définitif, à savoir un faux document, un permis de complaisance, l'incertitude de l'aptitude à la conduite, etc. Il serait facile à ces conducteurs "provisoires" de passer entre les mailles du filet du permis provisoire. Il leur suffirait tout simplement de ne pas conduire pendant cette période pour éviter l'infraction et obtenir un permis définitif au bout d'une simple période d'attente.

La réussite d'un examen théorique se heurte également au fait que cela demanderait la résiliation ou la modification des accords bilatéraux que la Belgique a conclus.

J'imagine que tous les pays européens sont plus ou moins confrontés à la problématique des permis falsifiés ou des permis de complaisance. Il semble que seule une action commune pourrait mener à une meilleure connaissance de la manière dont les permis étrangers peuvent être obtenus dans les pays non européens afin d'adapter les conditions d'échange de ces permis au niveau européen.

Nous jouons là le dos au mur, je le reconnais.

06.03 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il est clair que je vous appuie lorsque, dans votre introduction, vous précisez les différents cas de figure et refusez de placer tous les citoyens de ces pays dans le même panier.

Pour le reste des réponses, vous détenez les bons arguments pour décider de ne pas aller plus loin dans la modification de la situation actuelle. Je comprends vos explications et je me doute que vos services ou vous-même n'avez que peu d'autres moyens de réaction. Cela n'empêche que je suis déçu de me rendre compte que, malheureusement, cette situation problématique restera en l'état encore de nombreux mois, voire de nombreuses années.

Tout en respectant très diplomatiquement nos relations avec ces pays, ne serait-il pas possible de trouver une amélioration, sans parler de modification ou de bouleversement, de la situation. Je me permets d'insister car il s'agit de cas que j'ai vécus personnellement avec des gens proches, qui m'ont expliqué comment les choses se passent. Je

Zaken.

Wat de vervalste rijbewijzen betreft, hebben wij de gemeenten gevraagd de buitenlandse rijbewijzen naar de Centrale dienst voor de bestrijding van valsheden van de federale politie te sturen.

Dergelijke problemen zouden zich ook voordoen als er een voorlopig rijbewijs afgegeven zou worden. De aanvragers zouden gewoon niet moeten rijden tijdens de wachtperiode zodat ze geen overtredingen begaan en een definitief rijbewijs krijgen. Het is niet mogelijk om een theorie-examen op te leggen zonder de gesloten bilaterale akkoorden te wijzigen.

Enkel een gemeenschappelijke Europese actie zou dus tot een betere kennis van dit probleem kunnen leiden, en tot een aanpassing van de voorwaarden betreffende de uitwisseling van rijbewijzen in Europa.

06.03 Olivier Destrebecq (MR): Ik begrijp, maar betreur ook, dat u niet zoveel kan ondernemen. In sommige landen neemt dit probleem evenwel zo'n omvang aan, dat absoluut naar oplossingen moet worden gezocht.

vous assure qu'il s'agit d'une situation catastrophique.

Je ne peux donc que vous remercier pour vos réponses, même si elles ne me satisfont pas entièrement.

06.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Destrebecq, pour la plus large majorité des pays avec lesquels nous avons conclu un accord bilatéral, le système mis en place fonctionne convenablement. Il est cependant un fait que certains pays, tels ceux que vous avez cités, posent problème. C'est pourquoi nous avons demandé à la police fédérale de former et d'équiper une cellule afin de procéder à des vérifications. Cette cellule est à la disposition des communes.

C'est tout ce que nous pouvons faire dans les circonstances présentes.

Je me rends compte que ce n'est pas la grande masse, mais surtout les responsables communaux qui sont parfois confrontés à cette problématique. La seule chose que je puisse encore faire, c'est vous inviter à vous mettre en rapport avec l'office central pour la répression des faux, qui fonctionne parfaitement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Europese harmonisering van de inning van verkeersboetes" (nr. 7607)

07 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "une harmonisation européenne en matière de perception des amendes routières" (n° 7607)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is al twee maanden geleden ingediend en ze is ondertussen een klein beetje achterhaald, in de zin dat er ondertussen een bilateraal akkoord is ondertekend met Frankrijk. Dat is uiteraard een positieve evolutie, maar daarmee zijn we er nog niet.

Mijn vraag gaat over de inning van de verkeersboetes en de harmonisering daarvan tussen de verschillende lidstaten van Europa.

Ten eerste, tot mijn grote verbazing las ik in de pers dat de voorzitter van de EReg, een organisatie uit Nederland van de kentekenautoriteiten, verklaarde dat België aan Nederland de gegevens doorspeelt van Belgische bestuurders die in Nederland te snel rijden, maar dat het omgekeerde niet het geval zou zijn. Ik citeer hem: "Anderzijds spelen wij op nationaal vlak geen gegevens van Nederlandse snelheidsduivels aan België door omdat de Belgische overheid daar nooit echt om gevraagd heeft." Ik kan eigenlijk moeilijk geloven dat die verklaring zou kloppen, maar u kunt het ongetwijfeld al dan niet ontkrachten.

Ten tweede, in de vervoerscommissie van het Europees Parlement werd in de maand september een standpunt ingenomen met betrekking tot de harmonisering van de inning van verkeersboetes in Europa. De uitwisseling van gegevens zou evenwel enkel betrekking hebben op de vier belangrijkste en gevaarlijkste overtredingen: snelheid, rijden onder invloed, gordeldracht en door het rood licht rijden. Ook de lidstaten zouden zich daarover nog moeten uitspreken.

06.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De regeling werkt naar behoren met de meeste landen waarmee een bilateraal akkoord werd gesloten. Met betrekking tot de landen waarmee zich problemen voordoen, kunnen de gemeenten een beroep doen op een specifieke cel van de federale politie om de nodige verificaties uit te voeren.

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Il me revient que la Belgique transmettrait – selon le président d'EReg, une organisation néerlandaise d'autorités du domaine des plaques d'immatriculation – des données concernant les Belges qui commettent une infraction aux Pays-Bas mais que l'inverse n'est pas vrai. Est-ce exact?

Confirmez-vous que la commission Transports du Parlement européen souhaite limiter l'échange de données concernant des infractions au code de la route aux quatre infractions les plus graves, à savoir l'excès de vitesse, la conduite sous influence, l'absence du port de la ceinture et le non-respect d'un feu rouge? Quelle est la position du gouvernement belge en la matière?

Daarom zou ik van de staatssecretaris graag vernemen of de regering akkoord gaat met de beperking van het uitwisselen van gegevens tot die vier gevaarlijkste overtredingen. Uiteraard is het juist dat die vier overtredingen de grootste negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid, maar dat kan toch niet tot gevolg hebben dat andere overtredingen van buitenlanders ongestraft zouden blijven. Vandaar dat ik wil vragen wat het standpunt van u en van de regering ter zake is.

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, ik wil er in de eerste plaats op wijzen dat EReg de Europese organisatie is van overheden die belast zijn met de inschrijving van de voertuigen, waarvan ons eigen DIV – de Directie van de Inschrijving van de Voertuigen – deel uitmaakt. Ik kan u zeggen dat de uitspraken van de Nederlandse voorzitter van EReg in elk geval niet met de werkelijkheid stroken. De identiteit van Nederlanders die in België een overtreding begaan, wordt wel degelijk opgevraagd bij de Nederlandse autoriteiten, door zowel de politie als de parketten. Wel gebeurt zulks op dit ogenblik niet op een centrale of georganiseerde wijze.

Zoals u zelf hebt aangemerkt, heb ik op 13 oktober jongstleden al een bilateraal akkoord gesloten met Frankrijk, dat het zal mogelijk maken om rechtstreeks, op geïnformatiseerde wijze – online – de wederzijdse identiteit van overtredders op te vragen.

Dat akkoord heeft betrekking op alle verkeersovertredingen, ook op de gedepenaliseerde verkeersovertredingen zoals het parkeren. De besprekingen met Nederland en Luxemburg zijn aan de gang om ook met hen een dergelijk akkoord af te sluiten. Het akkoord dat met Frankrijk werd overeengekomen zal trouwens binnenkort naar het Parlement komen voor formele goedkeuring.

Het voorstel van richtlijn dat op dit ogenblik in het Europees Parlement wordt besproken betreffende de grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheid heeft betrekking op de wederzijdse inning van verkeersboetes met betrekking tot de vier door u geciteerde types van overtredingen, met name het rijden onder invloed van alcohol, door het rood licht rijden, snelheidsovertredingen en het niet dragen van de gordel. De bedoeling van de richtlijn is dat voor deze overtredingen de lidstaten van de Europese Unie elkaars boetes zouden innen. Dit zou dus willen zeggen dat de overtredingen van Belgen in het buitenland door België zelf zouden worden geïnd. Deze richtlijn gaat dus eigenlijk verder dan alleen maar het uitwisselen van gegevens. In dat kader heeft de Europese Commissie trouwens aangekondigd dat ook zij een initiatief zal nemen. In het kader van het toenemend grensoverschrijdend verkeer en de verdere eenmaking van Europa zullen wij automatisch uitkomen bij een verdere harmonisering van de verkeersregels en van de vaststellingen, vervolgingen en bestraffingen van verkeersovertredingen. Gelet op de complexiteit van deze problematiek kunnen wij dus beter de eerste stappen daartoe zetten. Dat is de weg die wij daartoe volgen. De stappen die de Europese Unie nu plant gaan in de richting van het akkoord dat wij met Frankrijk sluiten.

07.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: EReg est l'organisation faîtière européenne chargée de l'immatriculation des véhicules. Les déclarations du président néerlandais sont erronées. L'identité des contrevenants néerlandais est bel et bien demandée mais pas de manière centralisée ni organisée.

L'accord bilatéral conclu avec la France permettra de demander en ligne des données d'identité dans les deux sens.

Cet accord concerne toutes les infractions de roulage et sera bientôt soumis au Parlement pour approbation formelle. Des discussions sont en cours avec les Pays-Bas et le Luxembourg.

La proposition de directive débattue en ce moment au Parlement européen concerne la perception mutuelle des amendes pour quatre types d'infractions au Code de la route. Ceci signifie qu'en cas d'infractions commises par des Belges à l'étranger, les amendes dues pourraient être perçues en Belgique. La directive va donc plus loin que le simple échange de données. La Commission va également prendre une initiative dans ce domaine. En raison de l'augmentation constante du trafic routier transfrontalier et de la poursuite de l'intégration européenne, nous allons nécessairement devoir harmoniser les règles de circulation ainsi que les constats, les poursuites et les sanctions. Vu la complexité du problème, nous avons intérêt à prendre les devants dans ce domaine. Ce que l'UE projette en

ce moment va dans le sens de l'accord avec la France.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de staatssecretaris voor het antwoord dat duidelijk in de goede richting gaat, de richting van een grotere harmonisering en betere afspraken met de verschillende lidstaten om te komen tot een betere inning van verkeersboetes van buitenlanders. Dat is trouwens ook een belangrijk punt dat Europees Commissaris Tajani naar voren bracht tijdens het Europees congres over de verkeersveiligheid waar de voorzitter ook aanwezig was. Hij heeft herhaaldelijk gewezen op het probleem van de overtredingen die in andere landen worden begaan.

Wel blijft de vaststelling dat wat Nederland betreft alles voorlopig gebaseerd is op goede wil. U zegt dat het voorlopig niet centraal georganiseerd verloopt. Het gebeurt op basis van individuele vragen van politiekorpsen aan Nederland. Werkt dit? Wordt er voldaan aan die vragen? Ik neem aan dat het moeilijk is om daar zomaar op te antwoorden maar ik vraag mij af of het effectief werkt. Gebeurt het soms enkel formeel? Men stelt dan de vraag maar of dit verder wordt opgevolgd is nog een andere vraag.

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Op die laatste vraag kan ik moeilijk antwoorden want het initiatief ligt bij de politiediensten en de gerechtelijke instanties. Een feit is dat na de succesvol afgeronde besprekingen met Frankrijk Nederland in elk geval bereid is om in dezelfde richting te gaan. Luxemburg is dat nog niet. Waarschijnlijk zullen we wat harder aan de kar moeten trekken om daar een akkoord te krijgen. Ik heb echter hoop dat we erin zullen slagen om met Nederland een gelijkaardig akkoord te sluiten, niet in de komende maanden maar toch in de nabije toekomst.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): En ce qui concerne l'Europe, la situation évolue dans le bon sens. Dans le cas des Pays-Bas, tout est encore affaire de bonne volonté. Au stade actuel, il n'y a encore que des échanges d'informations basés sur des questions individuelles posées aux Pays-Bas par nos corps de police. Cette collaboration fonctionne-t-elle bien?

07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Étant donné que l'initiative revient à la police et aux instances judiciaires, ces échanges se déroulent en dehors de mon champ de vision. Ceci dit, après le succès des discussions avec la France, les Pays-Bas sont disposés à aller dans le même sens.

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

08 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'inquiétude du personnel de l'IBSR quant à son avenir" (n° 7660)

- **M. Jean-Jacques Flahaux** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'évolution de la politique de sécurité routière" (n° 7948)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de ongerustheid van de personeelsleden van het BIVV over hun toekomst" (nr. 7660)

- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de evolutie van het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 7948)

08.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais revenir sur le débat que nous avons eu en avril dernier au sujet de l'IBSR où vous précisiez que les missions futures de l'institution, sa structure et son financement seraient maintenant conçus et élaborés en concertation avec les régions dans le cadre de la régionalisation future de certaines politiques de sécurité routière. Vous annoncez la mise en place d'une task force le 5 mars 2008 dont la mission consiste à atteindre les objectifs quantitatifs des états généraux et à régionaliser la sécurité routière.

On connaît l'évolution du contexte institutionnel. Cette loi n'est pas

08.01 Valérie De Bue (MR): In april van dit jaar hielden we een debat over het BIVV. U stelde toen dat de toekomstige opdrachten, structuur en financiering van het instituut zouden worden uitgestippeld in overleg met de Gewesten, in het kader van de regionalisering van bepaalde beleidslijnen van de verkeersveiligheid. U kondigde op

encore votée et la date de mise en vigueur du 1^{er} janvier 2009 ne sera pas respectée.

Je voulais relayer une inquiétude persistante au sein du personnel de l'IBSR et surtout quant à son avenir. J'aurais aimé faire avec vous le point, monsieur le secrétaire d'État, de la task force. Quelle sera la situation au 1^{er} janvier 2009? Est-ce que le budget 2009 est bien garanti? Est-ce que l'on prend toutes les mesures pour rassurer le personnel qui est inquiet pour l'avenir de l'institution?

5 maart 2008 de invoering aan van een "task force" over dat thema.

De evolutie van de institutionele context is genoegzaam bekend. Die wet is nog niet goedgekeurd en de datum van 1 januari 2009 voor het van kracht worden zal niet gerespecteerd worden.

Graag kreeg ik meer duidelijkheid over de "task force". Hoe zal de situatie er op 1 januari 2009 uitzien? Ligt het budget voor 2009 wel degelijk vast? Worden alle maatregelen genomen om het personeel, dat ongerust is over de toekomst van de instelling, gerust te stellen?

08.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, ma question est un peu complémentaire de celle de mon collègue. Le nombre de morts par 1.000 habitants en Belgique décroît mais notre pays reste un mauvais élève en la matière. On constate d'ailleurs que les raisons des accidents sont différentes selon les Régions du pays. En Flandre, ce sont surtout les camions qui sont impliqués et les accidents se produisent surtout aux heures de pointe. En Wallonie, les accidents ont surtout lieu la nuit et le week-end et ils sont souvent liés à la fatigue, à la vitesse inadaptée, à la prise d'alcool et/ou de médicaments ou d'autres substances. Manifestement, là aussi les jeunes conducteurs sont plus concernés.

Face à ce triste constat, vous aviez souhaité mener une politique volontariste en vous appuyant sur les travaux de la task force évoqués par ma collègue qui devait rendre ces conclusions fin septembre de cette année.

Avez-vous reçu les conclusions de ce groupe de travail? Pouvez-vous nous en communiquer les pistes d'action préconisées?

Vous aviez déjà donné, lors de la mise en place de cette task force, quelques orientations indiquant vouloir agir en matière de politique criminelle et de communication vis-à-vis des groupes-cibles. Pouvez-vous nous indiquer quelles mesures vous envisagez de mettre en place dans ces deux domaines: les groupes-cibles et la politique criminelle? Quels autres outils comptez-vous mobiliser pour atteindre votre objectif de ramener à un maximum de 750 morts par an en 2010, c'est-à-dire dans à peine un an et demi et 500 en 2015. Tels étaient vos objectifs et je les trouve effectivement extrêmement louables.

08.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Mijn vraag sluit hierbij aan. Het aantal doden per 1.000 inwoners in België, neemt af maar ons land blijft terzake een slechte leerling. De redenen voor de ongevallen zijn trouwens verschillend naargelang van de gewesten. In Vlaanderen zijn het vooral de vrachtwagens die bij ongevallen betrokken zijn en de ongevallen gebeuren tijdens de spitsuren. In Wallonië gebeuren de meeste ongevallen 's nachts en tijdens het weekend en het gaat vooral om jonge bestuurders.

U wenste een voluntaristisch beleid te voeren door gebruik te maken van de werkzaamheden van de "task force" die haar resultaten eind september moest indienen. Heeft u de conclusies van die werkgroep ontvangen? Welke actiepunten worden aanbevolen?

Bij de invoering van de "task force", wees u erop dat u wilde optreden inzake strafrechtelijk beleid en communicatie ten opzichte van de doelgroepen. Welke maatregelen overweegt u voor die twee domeinen? Welke andere instrumenten bent u van plan te gebruiken om het aantal doden op een maximum van 750 per jaar in 2010 en 500 in 2015

terug te brengen?

08.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame De Bue, je vous propose de répondre d'abord à votre question sur la task force qui a également été posée par M. Flahaux. J'enchaînerai ensuite avec votre deuxième question.

En ce qui concerne l'évolution de la politique de la sécurité routière, monsieur Flahaux, à ce jour, je ne suis pas en mesure de vous communiquer les résultats de la task-force car les travaux de cette dernière ne sont pas encore achevés.

Par ailleurs, les résultats des travaux devront être soumis à l'approbation du Comité interministériel pour la sécurité routière dans lequel siègent les ministres des départements concernés par ce problème.

Les pistes d'action préconisées sont axées sur les trois problèmes majeurs en matière de sécurité routière qui ont été identifiés par les États généraux de la sécurité routière, à savoir la conduite sous influence, la vitesse excessive et le non-port de la ceinture de sécurité.

En matière de sensibilisation, la task force proposera qu'une campagne de sensibilisation axée sur la conduite sous influence et le port de la ceinture soit de toute façon menée. Les groupes-cibles seront constitués par les nouveaux conducteurs, les motocyclistes et les conducteurs de poids lourds.

En matière de politique criminelle, c'est également autour de ces trois thèmes majeurs et de ces groupes-cibles que se développeront les initiatives, avec l'augmentation du nombre de contrôles et l'augmentation du risque subjectif d'être contrôlé.

À plus long terme, des initiatives législatives qui doivent être lancées dès maintenant devront porter leurs fruits, avec entre autres, la modernisation de la législation sur la conduite, sur l'influence de drogues, avec l'introduction des tests de salive et la suppression du test d'urine, l'utilisation de l'alcoolock et le 0,2 gramme pour certaines catégories de chauffeurs, à savoir les chauffeurs professionnels, la réforme de la formation à la conduite, une poursuite des contrevenants plus rapide, certaine et adaptée, des mesures au niveau européen en ce qui concerne la sécurité technique des véhicules, etc.

Enfin, n'oublions pas que la sécurité routière est également de la compétence des Régions, notamment en ce qui concerne l'adaptation de l'infrastructure. Des aménagements qui favorisent intrinsèquement la sécurité routière de tous les usagers peuvent considérablement faire diminuer le nombre d'accidents.

Je continue maintenant à répondre aux questions de Mme De Bue: la situation au 1^{er} janvier 2009 et le budget 2009, ce qui n'est pas sans importance.

Madame, vous savez comme moi que les discussions sur la réforme de l'État sont, depuis le mois de septembre, menées par les Communautés, y compris sur le premier paquet relatif à la

08.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik kan u de resultaten van de taskforce niet meedelen, omdat die nog niet klaar is met zijn werkzaamheden. Die resultaten moeten trouwens ter goedkeuring worden voorgelegd aan het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid.

De geplande acties zijn gericht op de drie hoofdproblemen die door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werden aangeduid: rijden onder invloed, overdreven snelheid en het niet-dragen van de veiligheidsgordel. Wat de sensibilisatie betreft, zal de taskforce een sensibilisatie-campagne voorstellen, die gericht is op het rijden onder invloed en het dragen van de veiligheidsgordel. Doelgroepen daarbij zijn de jonge bestuurders, de motorrijders en de vrachtwagenchauffeurs. Wat het strafrechtelijk beleid betreft, zullen er ook met betrekking tot die drie thema's en doelgroepen initiatieven ontwikkeld worden (verhoging van het aantal controles).

Op langere termijn zullen er wetgevende initiatieven moeten genomen worden: modernisering van de verkeerswetgeving en de wetgeving in verband met drugs in het verkeer, hervorming van de rijopleiding, een snellere vervolging van de overtreders, maatregelen op Europees niveau met betrekking tot de technische veiligheid van de voertuigen, enz.

Ten slotte zijn ook de Gewesten voor een deel bevoegd voor de verkeersveiligheid, onder meer wat de aanpassing van de weginfrastructuur betreft.

Wat de toestand op 1 januari 2009 en de begroting 2009 betreft, weet u ongetwijfeld dat de Gemeenschappen sinds september een dialoog over de

régionalisation de certaines parties de la politique de sécurité routière. Pour l'instant, je n'ai pas de nouvelles mais je peux vous dire que je serais étonné qu'au 1^{er} janvier prochain, une régionalisation de la sécurité routière projetée soit déjà d'application.

Ceci implique, pour le moment et vraisemblablement pour l'année prochaine, que la problématique du financement de l'IBSR ne se pose pas.

staats hervorming voeren. Daartoe behoort onder meer het eerste pakket in verband met de regionalisering van een aantal onderdelen van het verkeersveiligheidsbeleid. Het zou me verbazen dat verkeersveiligheid op 1 januari eerstkomend al geregionaliseerd zou zijn.

Een en ander betekent dat zich volgend jaar geen probleem voordoet wat de financiering van het BIVV betreft.

08.04 Valérie De Bue (MR): Ce n'était pas cela l'objet de ma question.

On a déjà évoqué ce problème ici. Il y a une inquiétude qui règne au niveau du personnel. En tant qu'échevine de la Mobilité dans ma commune, je fais régulièrement appel à l'IBSR pour des conseils en matière de sécurité routière et je constate que des personnes de très grande qualité ont quitté l'institution à cause de ce climat d'incertitude sur l'avenir de l'institution. Ces personnes ne sont pas remplacées et certains services risquent d'être menacés. Je comprends qu'on n'ait pas encore d'indications pour 2009 mais vous aviez évoqué que des pistes seraient négociées avec les Régions, indépendamment des négociations institutionnelles. Ou alors, tout sera-t-il négocié par le groupe des sages?

Je tiens à vous relayer ces préoccupations. À l'époque, on avait dit que le personnel avait été rassuré, qu'on avait insisté sur l'avenir et que la régionalisation de l'IBSR n'était pas à l'ordre du jour. Je ne sais pas si d'autres initiatives ont été prises, notamment pour rassurer le personnel.

08.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je suis content d'entendre parler positivement du fonctionnement et des conseils que l'IBSR peut donner aux responsables des villes et communes.

Je ne pourrais pas vous dire dans quel sens la discussion entre les Communautés va évoluer mais, personnellement, j'estime que, quelle que soit l'importance de la communautarisation que l'ont veut sur le plan de la sécurité routière, le maintien d'un nœud fédéral, qui surveille notamment la cohérence de l'application des directives européennes et évite que la réglementation routière soit trop différente entre les trois Régions, a un grand sens.

Pour moi, un nœud fédéral de l'IBSR devrait être maintenu dans l'intérêt de l'ensemble des utilisateurs belges, malgré le fait que certaines adaptations seront inévitables en fonction des résultats des discussions communautaires qui sont sur le métier.

Je répète que pour tout ce qui concerne la transposition des directives européennes sur le plan de la sécurité, il ne peut être question de multiplier par trois le travail accompli actuellement. Il faut un "nœud" et en fonction du type de régionalisation développée, il apparaît

08.04 Valérie De Bue (MR): Feit is dat het personeel zich zorgen maakt. Een aantal zeer bekwame mensen is om die reden opgestapt. Die personen werden niet vervangen en een aantal diensten dreigt in het gedrang te komen. U gaf aan dat, los van de institutionele onderhandelingen, over een aantal denksporen zou worden onderhandeld met de Gewesten. Of wordt het hele dossier naar de Groep der Wijzen doorgeschoven?

Welke initiatieven werden er genomen om het personeel gerust te stellen?

08.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik weet natuurlijk niet hoe de besprekingen tussen de Gemeenschappen zullen evolueren, maar persoonlijk vind ik dat het zinvol is een federale kern te behouden om toe te zien op de coherente toepassing van de Europese richtlijnen en om te vermijden dat het verkeersreglement in de Gewesten te veel zou uiteenlopen.

Volgens mij is het dus aangewezen, in het belang van de Belgische gemeenschap, het BIVV te behouden, wetend dat een aantal aanpassingen onvermijdelijk zal zijn in het licht van de huidige communautaire besprekingen.

judicieux et justifié de procéder à d'inévitables adaptations.

08.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je remercie le secrétaire d'État pour ses réponses au sujet du fonds et sur ses objectifs et ses groupes-cibles, ainsi que les moyens à mettre en oeuvre. J'espère que la task force pourra conclure ses travaux le plus rapidement possible et que le Comité interministériel que vous avez évoqué pourra se réunir dans la foulée. C'est un domaine dans lequel il faut travailler pleinement avec les Régions, quel que soit le futur de l'IBSR, ne fût-ce que pour les aménagements de voirie.

08.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik hoop dat de "task force" zo snel mogelijk rond is met zijn werkzaamheden en dat het interministerieel comité daarna direct bijeenkomt. Op dit vlak moet er met de Gewesten worden samengewerkt, al was het maar voor de weginrichting.

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

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "alcoholtesters in uitgaansgelegenheden" (nr. 7759)

09 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les alcootests distribués dans des lieux de sortie" (n° 7759)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is een korte vraag.

In verschillende uitgaansgelegenheden worden aan de bezoekers kleine units uitgedeeld, kleine alcoholtesters zeg maar, om het alcoholpromillage zelf te kunnen meten. Op zich is dat natuurlijk een goede zaak: het stimuleert de bewustmaking rond de problematiek van het drinken en rijden.

Ondertussen vernemen we echter dat men in het raam van de WODCA-acties van de provincie Antwerpen ook met die units of met die testers zou willen werken, met name om ze ruim te verspreiden en breed uit te delen.

Als er een overheidsinitiatief bij komt kijken, dan denk ik dat het noodzakelijk is dat die testers ook voldoende betrouwbaar zijn. Vandaar wil ik kort de vraag stellen of die alcoholtesters voldoende betrouwbaar zijn om effectief te kunnen gebruiken voor dergelijke initiatieven.

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Van den Bergh, het is volkomen juist dat in de handel zowel elektronische ademtesttoestellen als blaaspijpjes voor eenmalig gebruik verkrijgbaar zijn.

De blaaspijpjes meten de alcoholintoxicatie met behulp van kristallen die reageren op de aanwezigheid van alcohol in de uitgeademde lucht.

Het BIVV, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, heeft in 2006 een aantal elektronische ademtesttoestellen getest. Daaruit is gebleken dat die toestellen niet voldoende betrouwbaar zijn. Sommige toestellen reageren zelfs niet op de aanwezigheid van alcohol in de gebruikte proefgassen. Dat kan vanzelfsprekend tot gevaarlijke situaties leiden. Voor alle duidelijkheid moet ik zeggen dat het daarbij niet gaat over de apparaten die door de politie worden gebruikt, want die zijn in elk geval gehomologeerd.

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Dans certains lieux de sortie, des alcootests sont distribués aux clients pour qu'ils puissent tester eux-mêmes leur taux d'alcoolémie. La province d'Anvers souhaite à présent aussi, dans le cadre des actions WODCA, distribuer pareils dispositifs. Ces appareils sont-ils suffisamment fiables?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Des appareils électroniques de test de l'haleine et des ballons à usage unique sont disponibles dans le commerce. L'Institut belge de la sécurité routière a testé une série d'appareils de test de l'haleine, en 2006. Il en est ressorti que leur fiabilité est insuffisante. Par contre, les appareils utilisés par la police sont fiables et sont homologués.

Les ballons classiques, même s'ils sont dépassés, fournissent une indication sûre quant à un état d'imprégnation alcoolique.

De klassieke blaaspijpjes zijn misschien ouderwets, maar zij geven ten minste een veilige aanduiding van de alcoholintoxicatie. Het risico is klein dat die toestellen een alcoholintoxicatie aangeven die lager ligt dan de werkelijke intoxicatie. Zeker indien men bij iedere verkleuring die gemarkeerde ring van 0,5 promille benadert, besluit men dat de alcoholintoxicatie hoger ligt dan de werkelijke limiet. Daaraan wensen wij ons te houden.

09.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de evaluatie van het inhaalverbod bij regenweer" (nr. 7760)**

10 **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'évaluation de l'interdiction de dépasser en cas de précipitations" (n° 7760)**

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Eigenlijk is ook deze vraag een beetje achterhaald, of ingehaald door de actualiteit, want ik meen dat u twee à drie weken geleden een soort van overeenkomst hebt afgesloten met de transportsector. Het onderwerp van mijn vraag is daarvan een belangrijk onderdeel. Ik heb er toen ook een en ander over gelezen in de pers, namelijk de verklaringen daarover en de evaluatie die zou gemaakt worden door de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Er zijn momenteel twee vormen van een inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 7,5 ton.

Ten eerste, het algemene inhaalverbod op de 2X2-autosnelwegen, behalve daar waar is aangeduid dat men toch mag inhalen. Dat is het omgekeerde van wat men in de meeste van onze buurlanden doet. Daar is er geen inhaalverbod, maar op bepaalde stroken, meestal ook op 2X2-autosnelwegen, plaatst men verkeersborden die een verbod instellen. Dat is uiteraard veel logischer. De vorige regering had het beter ook op die manier gedaan. U wilt de zaken nu bekijken, om het eventueel weer op dezelfde manier te doen.

Ten tweede, het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag. Ook daarover was in het verleden al heel wat te doen. Er werden verschillende invullingen gegeven aan de term neerslag. Daarover is er ook heel wat discussie geweest.

Ik heb de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken in de evaluatie van de Federale Commissie? Die was aangekondigd voor na de zomer, wat natuurlijk een relatief begrip is. De vraag is ook in hoeverre er afspraken worden gemaakt met de verschillende Gewesten. Ik stel bijvoorbeeld vast dat de uitzonderingsuren in Vlaanderen en Wallonië samenvallen. Blijkbaar worden daarover dus toch goede afspraken gemaakt. Zijn er objectieve gegevens bekend over de naleving of niet-naleving van de regels?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, uw vragen hebben mij geïnspireerd om verder te zoeken. Ik zou bijna zeggen dat ik niet gewacht heb tot ik moest antwoorden om dat

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il existe aujourd'hui deux formes d'interdiction de dépassement pour les camions de plus de 7,5 tonnes, à savoir l'interdiction générale de dépasser sur les autoroutes à 2x2 bandes et l'interdiction de dépasser pour les camions en cas de précipitations. Où en est l'évaluation réalisée par la commission fédérale? Dans quelle mesure des accords sont-ils pris avec les Régions? Des données sont-elles connues en ce qui concerne le respect et le non-respect des règles?

10.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le groupe de travail constitué au sein de la

grondiger te laten onderzoeken, waarvoor mijn dank.

Zoals u hebt opgemerkt, is het een probleem waarin wij ons onderscheiden van de rest van Europa. Er werd in de schoot van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid daarom ook een werkgroep opgericht die na zes maanden de nieuwe regeling betreffende het inhaalverbod voor vrachtwagens op de 2X2-autosnelwegen zal evalueren. De werkgroep zal onder andere bestaan uit vertegenwoordigers van de transportsector, de Gewesten en de politie.

Het is duidelijk – en u legt de vinger op de wonde – dat er ernstige vraagtekens worden geplaatst bij de beslissing die in de vorige legislatuur werd genomen op het vlak van het inhaalverbod. Wat wij hier in België hebben uitgewerkt, bestaat nergens anders in Europa. Dat stuit op veel onbegrip bij buitenlandse chauffeurs, die in grote getale zijn door de transit en de economische activiteit die wij onder andere in de haven van Antwerpen ontplooiën.

Het stuit niet alleen op veel onbegrip bij de buitenlandse, maar ook bij de Belgische chauffeurs die dit opmerken. De regel is dat het in de rest van Europa toegelaten is om in te halen, behalve op plaatsen waar het omwille van de verkeersveiligheid of de mobiliteit verboden is, ook in functie van welbepaalde tijdstippen.

De commissie heeft het gebruik van variabele, elektronische signalisatieborden aangeprezen, om via herhaling en herinnering duidelijke instructies te geven, zowel aan de Belgische als aan de internationale chauffeurs. De vraagtekens die werden geplaatst toen de reglementering werd ingevoerd, bestaan nog altijd. De invoering zoals die gebeurde in België, kan in het milieu van de transporteurs helemaal niet op enige consensus rekenen.

Het advies van de werkgroep moet nog worden voorgelegd aan de federale commissie, waaruit wij verdere conclusies zullen kunnen trekken. Het is evident dat in deze zaak het standpunt van de Gewesten erg belangrijk is, aangezien zij op het terrein verantwoordelijk zullen zijn voor de plaatsing van de borden die het inhalen moeten toelaten. Zij zullen derhalve de draagwijdte van het inhaalverbod volledig in handen hebben.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, u heeft niet gesproken over het inhaalverbod bij regenweer of neerslag.

10.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Dat wordt behandeld door dezelfde werkgroep.

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik begrijp dat het verslag bijna klaar is in de werkgroep maar nog moet voorgelegd worden aan de volledige federale commissie. Bijgevolg zullen we dat een van de weken mogen verwachten. Uiteraard is het standpunt van de Gewesten in deze zeer belangrijk. De heer Landuyt heeft tijdens de vorige legislatuur een nieuw verkeersbord uitgevonden om toelating te kunnen geven op het algemeen verbod.

Commission pour la sécurité routière évaluera la nouvelle réglementation relative à l'interdiction de dépasser pour les camions sur les autoroutes à 2x2 bandes. Ce groupe de travail est composé de représentants du secteur du transport, des Régions et de la police.

La décision belge d'interdire les dépassements doit certainement être remise en question puisqu'une telle mesure n'existe pas dans le reste de l'Europe. C'est pourquoi la Commission a recommandé l'utilisation de panneaux de signalisation électroniques variables. Le groupe de travail doit encore soumettre son avis à la Commission mais la position des Régions devra également être prise en considération.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Et qu'en est-il de l'interdiction de dépassement par temps de pluie?

10.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Cet aspect sera traité par le même groupe de travail.

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Le remplacement de tous ces panneaux de signalisation pourrait être considéré comme un gaspillage d'argent mais l'harmonisation européenne est essentielle.

Het zou natuurlijk jammer zijn of overkomen als weggegooid geld wanneer al die verkeersborden moeten worden weggehaald en vervangen door andere, maar ik denk dat het voor de Europese harmonisering en de verkeersveiligheid een noodzakelijk kwaad zal zijn om toch deze stappen te zetten. Ik ben benieuwd hoe het verder verloopt.

10.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, ik begrijp uw bezorgdheid. Op bepaalde assen is een op twee chauffeurs een buitenlandse chauffeur en het misverstand dienaangaande kunnen wij missen als kiespijn.

10.06 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Sur certains axes, la moitié des conducteurs sont étrangers. Il faut exclure tout malentendu.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 **Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de 'sky tracer' (lasers traceurs dans le ciel)" (n° 7791)**

11 **Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van skytracers (naar de hemel gerichte laserstralen)" (nr. 7791)**

11.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, il me revient que de plus en plus d'établissements du type dancings, entreprises commerciales ou de marketing, organisateurs de bals occasionnels et de divers événements utilisent des "sky tracers" pouvant tracer des rayons lumineux laser à des distances de 25 kilomètres dans le ciel.

11.01 **François Bellot** (MR): Naar verluidt gebruiken steeds meer bedrijven zogenaamde "skytracers", waarmee laserstralen tot 25 kilometer hoog de lucht in kunnen worden gestuurd. Naar het schijnt moet er voor het gebruik van dit soort apparatuur een vergunning aangevraagd worden bij het DGLV. Klopt dat? Is er volgens u ook een vergunning van de gemeente vereist?

Il semblerait que l'utilisation de ces équipements soit soumise à une demande d'autorisation auprès de la Direction générale du Transport aérien (DGTA).

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous que ce type d'installation nécessite des autorisations du département du Transport aérien, qu'il s'agisse d'une utilisation occasionnelle ou répétée?

Considérez-vous en outre qu'il faille une autorisation communale dans le cadre de la procédure à engager auprès de la DGTA?

11.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je puis confirmer que toute utilisation d'un "sky tracer", qu'elle soit occasionnelle ou répétée, nécessite une autorisation de la Direction générale du Transport aérien. La validité maximale d'une telle autorisation est de trois mois. Elle peut toutefois être renouvelée sur demande de l'utilisateur. La délivrance de cette autorisation n'exclut pas qu'une autorisation supplémentaire doive être demandée en vertu d'une autre réglementation, que ce soit au niveau régional ou communal.

11.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Voor het gebruik van een "skytracer" moet het DGLV een vergunning verlenen. Deze vergunning is maximaal drie maanden geldig, maar kan op aanvraag van de gebruiker verlengd worden. De afgifte van deze vergunning sluit niet uit dat er nog andere vergunningen moeten worden aangevraagd op grond van een andere, gewestelijke of gemeentelijke regelgeving.

11.03 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je suis heureux d'avoir eu réponse à ma question.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het systeem van de 'car-pass'" (nr. 7793)

12 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le système du 'car-pass'" (n° 7793)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Car-Pass behoort tot de bevoegdheid van de minister van Consumentenbeleid. Dit heeft echter ook een effect op de markt van tweedehandswagens en dus onrechtstreeks op de verkeersveiligheid. Het is immers een instrument om het terugdraaien van de kilometerteller te verhinderen en om meer betrouwbare tweedehandswagens in het verkeer te krijgen.

In het kader van de bescherming van de consument bestaat sinds enkele jaren de wettelijke verplichting voor garagehouders en professionele en particuliere verkopers van tweedehandstvoertuigen om een Car-Pass af te leveren waarop de correcte kilometerstand is opgegeven.

Uit een onderzoek van Test-Aankoop blijkt evenwel dat het systeem heel beperkt bekend is bij de gebruiker. Slechts 57% van de ondervraagden heeft ooit van het systeem gehoord. Ook aan de concrete toepassing van de Car-Pass schort nog het een en ander. Twintig procent van de kopers van een tweedehandstvoertuig had zelfs geen Car-Pass ontvangen, ondanks de wettelijke verplichting.

Wanneer die wel werd afgeleverd, gebeurde dat in 57% van de gevallen pas na de ondertekening van het contract, in 61% na de betaling van het voorschot en in 17% na het betalen van de volledige som, wat tegen de bepalingen van de wet indruist.

Er moet dus nog het een en ander worden bijgestuurd. Voor een aantal elementen zal ik de minister van Consumentenzaken moeten aanspreken. Een aantal zaken zou onder uw bevoegdheid kunnen worden bijgestuurd.

Er zijn twee mogelijkheden. Een eerste zou erin bestaan de kilometerhistoriek van het voertuig bij de technische keuring - die voor wagens bestemd voor de tweedehandsmarkt wellicht jaarlijks gebeurt - af te drukken op het keuringsbewijs zelf in plaats van als apart document te worden meegegeven.

Op die manier krijgt de koper in elk geval de nodige en betrouwbare informatie omtrent de kilometerstand. Een apart document zoals de Car-Pass kan immers door de verkoper zozeggd per vergissing worden vergeten.

Een tweede element heeft betrekking op de bekendheid van het systeem. Daaraan moet nog worden gewerkt. Een mogelijkheid zou erin kunnen bestaan het element Car-Pass in te bouwen in de theoretische rijopleiding. Net zoals momenteel een aantal autotechnieken deel uitmaakt van de rijopleiding zou de kennis van het instrument Car-Pass mee kunnen worden opgenomen in de verplichte kennis van een kandidaat-chauffeur voor het examen.

Bovendien kan het systeem van de Car-Pass meer bekend worden

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Une enquête de Test-Achats indique que l'obligation légale de joindre un car-pass aux papiers relatifs à un véhicule de seconde main est méconnue des utilisateurs: 20% des acquéreurs d'un véhicule de seconde main n'ont pas même reçu de car-pass et lorsque celui-ci a été délivré, il était souvent erroné. Des adaptations sont donc nécessaires. Un historique du kilométrage du véhicule pourrait être imprimé sur le certificat de visite lors du contrôle technique des véhicules pour le marché de l'occasion. Le public devrait par ailleurs être familiarisé avec le car-pass, par exemple lors de la formation théorique à la conduite et par le biais des canaux d'information de l'IBSR. Quel est le point de vue du secrétaire d'État à ce sujet?

gemaakt via de informatiekkanalen van het BIVV. Hoewel het misschien niet rechtstreeks betrekking heeft op de verkeersveiligheid, zouden die informatiekkanalen daarvan toch kunnen worden aangewend.

Mijn vraag is dan ook vrij eenvoudig. Bent u bereid en ziet u mogelijkheden om het systeem van de Car-Pass verder te ontwikkelen en bekend te maken zodat hiermee kan worden gezorgd voor meer betrouwbare tweedehandsvoertuigen?

12.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, het voorstel van Test-Aankoop de Car-Pass op het keuringsbewijs af te drukken werd door Car-Pass besproken met de FOD. Het is echter gebleken dat dat in de praktijk niet realiseerbaar is.

Wel is het mogelijk een duidelijke en zichtbare vermelding te maken op het tweedehandskeuringsbewijs die de burger waarschuwt dat het voertuig in geen enkel geval mag worden verkocht zonder Car-Pass. Het zal u wellicht niet onbekend zijn dat reeds de eerste vonnissen werden uitgesproken over verkopen die hebben plaatsgehad zonder de Car-Pass en waarvoor de rechter een veroordeling heeft uitgesproken.

Zo zullen alle verkopers worden gedwongen hun houding terzake te wijzigen en zal de aandacht van de koper in elk geval worden gevestigd op het vragen van het Car-Pass-document. De aanpassing van het keuringsbewijs is sedert een paar dagen doorgevoerd en zal eerstdaags gepaard gaan met een doelgerichte informatiecampaigned.

De vzw Car-Pass voert zelf een informatiecampaigned. In de zomermaanden werd reeds een nationale radiocampaigned gevoerd. Er wordt geadverteerd in de autotijdschriften en op de populairste websites waarop tweedehandswagens te koop worden aangeboden. Onder meer in de autokeuringscentra en bij de DIV-antennes zijn er informatiefolders ter beschikking.

Voor de professionelen zal Car-Pass op geregelde tijdstippen informatiesessies organiseren. Zowel het grote publiek als de vaklui kunnen alle nuttige informatie vinden op de website van Car-Pass en eventuele vragen stellen per mail of per telefoon. Per dag beantwoordt de helpdesk van Car-Pass reeds vandaag veel tientallen telefonische oproepen betreffende de toestand van de tweedehandsrijtuigen.

12.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Il est apparu que la proposition de Test-Achats visant à imprimer le Car-Pass sur le certificat de visite n'était pas réalisable en pratique. Il est cependant possible d'ajouter sur le certificat de visite d'un véhicule d'occasion une mention clairement visible indiquant que le véhicule ne peut en aucun cas être vendu sans Car-Pass. Les premiers jugements relatifs à la vente de véhicules sans Car-Pass ont déjà été prononcés. Le certificat de visite a été adapté il y a quelques jours et cette modification s'accompagnera dans les prochains jours d'une campagne d'information ciblée.

L'ASBL Car-Pass mène elle-même une campagne d'information. Une campagne radiophonique a déjà été lancée durant l'été. Des messages sont publiés dans les magazines automobiles ainsi que sur les sites internet les plus populaires présentant des véhicules d'occasion et des dépliants sont disponibles dans les centres de contrôle technique ainsi qu'auprès des antennes de la DIV. L'ASBL Car-Pass organisera régulièrement des séances d'information pour les professionnels. Les intéressés peuvent obtenir toutes les informations utiles sur le site internet de Car-Pass et poser d'éventuelles questions par courriel ou par téléphone. Le centre d'aide de Car-Pass répond déjà actuellement à plusieurs dizaines d'appels téléphoniques relatifs à l'état des véhicules d'occasion.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik kan alleen maar vaststellen dat al mijn vragen vandaag precies achterhaald zijn door de feiten.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je constate que mes questions sont en retard sur les faits.

12.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Neen, wij hebben er gevolg aan gegeven.

12.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Non, nous y avons donné suite.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Fantastisch.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les accords bilatéraux en matière de sécurité routière" (n° 7880)

13 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de bilaterale akkoorden inzake verkeersveiligheid" (nr. 7880)

13.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, à l'occasion de la deuxième journée européenne de la sécurité routière, vous avez signé un accord de coopération avec votre homologue français Dominique Bussereau.

13.01 Katrin Jadin (MR): Naar aanleiding van de tweede Europese dag van de verkeersveiligheid hebt u met uw Franse ambtsgeenoot Dominique Bussereau een samenwerkingsakkoord ondertekend over de overdracht van de noodzakelijke gegevens voor de identificatie van de bestuurder van voertuigen die betrokken zijn bij verkeersovertredingen op het nationale grondgebied.

Cet accord porte sur la transmission des données nécessaires à l'identification du conducteur d'un véhicule impliqué dans une infraction routière sur le territoire national. Dans les faits, cet accord permettra à la police belge d'obtenir des autorités françaises le nom du titulaire de la plaque d'immatriculation d'un véhicule français ayant commis une infraction routière en Belgique. Naturellement, la réciproque est également vraie.

Je tiens donc à vous féliciter pour cette initiative. Cependant, il reste du chemin à parcourir au niveau de l'exécution des sanctions pécuniaires. Étant donné que les délais de prescription sont courts (de 1 à 2 ans) et que la procédure avant d'arriver à un jugement par défaut est longue et coûteuse pour l'État, des accords complémentaires visant à faire exécuter ces sanctions pécuniaires transfrontalières seront sans doute indispensables.

Aangezien de verjaringstermijnen kort zijn en het om een lange procedure gaat die de Staat veel geld kost, zal het ongetwijfeld noodzakelijk zijn om bijkomende akkoorden te sluiten.

Enfin, étant donné que des négociations en vue d'accords semblables sont en cours avec le Luxembourg et les Pays-Bas, je souhaiterais plus d'informations.

Wat zijn uw plannen wat het sluiten van grensoverschrijdende akkoorden met het oog op de tenuitvoerlegging van grensoverschrijdende geldstraffen betreft?

Quels sont vos projets pour conclure des accords transfrontaliers visant à faire exécuter les sanctions pécuniaires transfrontalières?

Où en êtes-vous dans les négociations avec le Luxembourg et les Pays-Bas?

Hoe ver zijn de onderhandelingen met Luxemburg en Nederland gevorderd?

Étant originaire d'une région frontalière jouxtant simultanément les Pays-Bas et le Luxembourg, dans le sud, tout en étant également frontalière avec l'Allemagne, qu'en est-il d'éventuelles négociations menées dans ce sens avec l'Allemagne?

Zijn er in die zin eventueel ook onderhandelingen aan de gang met Duitsland?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, en attendant une directive européenne en la matière,

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: In afwachting van een

vu le consensus existant parmi les ministres des Transports européens, je souhaite quand même conclure des accords similaires avec tous nos pays voisins. Après la France, ce sera avec les Pays-Bas et le Luxembourg; puis, si possible, avec l'Allemagne.

Dans le contexte du Benelux, un groupe de travail "Sécurité routière" prépare déjà un projet d'accord. Comme dit tout à l'heure en réponse à une question de M. Van den Bergh, l'attitude des Pays-Bas est tout à fait positive. Le groupe de travail avance bien dans les négociations.

Je ne vous cache pas que la Belgique est le moteur dans ces débats. Cependant, comme dans toute négociation politique, vous n'ignorez pas qu'il n'y a accord que si tous les partenaires sont d'accord. Nous devons encore arrondir certains angles avant d'obtenir le consensus des trois pays.

Pour ce qui concerne l'Allemagne, nous ne sommes pas encore entrés en négociation. Après la France, nous donnons la priorité aux Pays-Bas et au Luxembourg où nous pouvons travailler dans le cadre du Benelux. L'Allemagne suivra mais nous examinerons où en sera l'Europe à ce moment-là avant de conclure un traité séparé entre ce pays et le nôtre.

13.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.

Je vous félicite à nouveau d'être le moteur de cette action. Les frontières sont ouvertes, les vitesses autorisées sont différentes d'un pays à l'autre, notamment entre l'Allemagne et la Belgique, ce qui explique peut-être certains comportements que je connais fort bien et qu'il conviendrait de minimiser en ce qui concerne certains conducteurs de la République fédérale d'Allemagne.

Je ne peux que me réjouir de l'avancement des accords qui pourront être conclus entre les pays du Benelux. Il serait intéressant d'avoir un échéancier à cet égard. Je continue à penser qu'il faudra aller de l'avant avec l'Allemagne. J'aurai l'occasion de vous en parler encore à l'aide d'exemples plus significatifs.

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

14 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de onterechte schrappingen van nummerplaten door DIV" (nr. 7897)

14 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les radiations injustifiées de plaques d'immatriculation par la DIV" (n° 7897)

14.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is gebaseerd op het rapport van de ombudsman. Op een bepaald moment werd er door de ombudsdienst vastgesteld dat er onterechte schrappingen waren van nummerplaten. Het euvel is gekend. Blijkbaar werd dat aanvankelijk gesteld tussen 27 april en 8 mei 2007. De ombudsdienst zegt dat er nog andere periodes waren.

Een van de kritieken van de ombudsdienst was dat de DIV de onterechte schrapping alleen wilde rechtzetten op basis van een attest dat de gedupeerde moest halen bij de politie, waarin bevestigd

Europese richtlijn in dat verband wil ik met al onze buurlanden soortgelijke akkoorden afsluiten.

In het kader van de Benelux bereidt een werkgroep Verkeersveiligheid een ontwerpakkoord voor. België is de motor van de gesprekken, maar we moeten nog enkele scherpe kantjes wegvijlen voor er een consensus uit de bus kan komen.

Na Frankrijk ligt onze prioriteit bij Nederland en Luxemburg. Duitsland volgt later.

13.03 Kattrin Jadin (MR): Ik verheug me over de vooruitgang met betrekking tot akkoorden tussen de Benelux-landen. Het zou interessant zijn om over een tijdpad te beschikken. Ik denk dat er met Duitsland vooruitgang moet gemaakt worden.

14.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Le service de médiation a constaté à un moment donné que certaines plaques d'immatriculation avaient été l'objet d'une radiation injustifiée. Il me revient que ce problème, qui est connu, s'est posé à différentes périodes. Le service de médiation a fait observer que la DIV n'accepte d'apporter les

werd dat hij nog steeds houder was van die officiële nummerplaat. Wanneer er dan verschillende pingpongbrieven waren tussen de gedupeerde en de DIV, bleek dat dit achteraf toch nog ambtshalve werd rechtgezet.

Wat is de stand van zaken en welke maatregelen werden genomen om onterechte schrappingen te vermijden?

14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Geerts, de Directie Inschrijvingen Voertuigen heeft dit probleem onmiddellijk aangepakt om herhaling van onterechte schrappingen te vermijden.

Ten eerste werden bij de ontdekking van de onterechte schrappingen op basis van de slechte aflezing door de machine de betrokkenen aangeschreven met de melding dat het om een spijtige vergissing ging. Ten tweede werd een nieuwe leesmachine aangekocht die operationeel is sedert de eerste november, dus sedert een paar dagen. Deze nieuwe machine heeft een betere leesbaarheid vanwege de verhoogde optische capaciteiten en een dubbele controle voor de twijfelgevallen.

Het grootste probleem ligt in het feit dat de nummerplaten die de DIV ter schrapping ontvangt, dikwijls van slechte kwaliteit zijn door het jarenlange gebruik. Gedeeltelijk beschadigde kentekenplaten of kentekenplaten waarvan de rode verflaag grotendeels verdwenen is, kunnen aanleiding geven tot verkeerde schrappingen.

Ik wil de zaken toch wel relativeren. De foutenmarge die werd vastgesteld voor het jaar 2007 bedroeg 8 per 10.000, met name 582 rechtzettingen na een foutieve schrapping door de optische leesmachine op een totaal van 710.204 geschrapte nummerplaten. Het probleem is reëel, maar het is relatief weinig belangrijk.

14.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Volgens het rapport van de ombudsdienst was het de leesmachine, maar dat is natuurlijk een nieuw gegeven wat u hier zegt. Anderzijds was de vraag als het dan toch gebeurde, welke procedure wordt gebruikt om het euvel te verhelpen. Dat was eigenlijk de voornaamste kritiek van de ombudsdienst.

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

15 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de snelheid van behandeling van de bagage op de luchthaven van Zaventem" (nr. 7918)

15 Question de M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la vitesse de traitement des bagages à l'aéroport de Zaventem" (n° 7918)

15.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik had u een schriftelijke vraag gesteld over de snelheid van de bagagebehandeling op de luchthaven van Zaventem. Dat is toch iets wat veel mensen bezighoudt wanneer zij terugkomen van een reis of van een zakentrip in het buitenland: hoe snel die bagage wordt behandeld.

Het is trouwens – dat hebt u geantwoord op een andere vraag – een belangrijk criterium bij de toewijzing van nieuwe contracten voor

rectifications requises que sur la base d'une attestation que l'automobiliste lésé doit aller chercher à la police. Quelles démarches avez-vous entreprises afin d'éviter ces radiations injustifiées?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Quand elle a constaté ce problème, la DIV a aussitôt écrit aux automobilistes lésés pour les avertir qu'il s'agit d'une erreur. Un nouveau lecteur optique, mis en service début novembre, permet une meilleure lecture des données. Le mauvais état des plaques d'immatriculation à radier peut donner lieu à des radiations erronées mais, pour 2007, 582 rectifications seulement ont été effectuées à la suite d'une radiation injustifiée, sur un total de 710.204 exemplaires radiés.

14.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): La principale critique émise par le service de médiation avait trait au choix de la procédure à suivre pour résoudre le problème.

15.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): En réponse à une de mes questions écrites ayant trait à la vitesse du traitement des bagages à l'aéroport de Zaventem, le secrétaire d'État a déclaré qu'il s'agit, certes, d'un critère important dans l'optique de nouveaux contrats à l'avenir mais

bagagebehandeling in de toekomst. In het selectiedocument zouden in de toekomst kwaliteitseisen staan.

U antwoordde mij op mijn schriftelijke vraag naar de gemiddelde behandelingssnelheden dat de cijfers voor 2006 en 2007 niet beschikbaar zouden zijn. Dat vind ik toch opmerkelijk, terwijl het een heel belangrijk criterium is voor het toewijzen van contracten voor de afhandeling van de bagage. Voor 2006 en 2007 zouden er geen cijfers beschikbaar zijn luidens uw schriftelijk antwoord.

Ik meen sowieso dat wij de afhandeling maximaal moeten opentrekken en dat wij ze moeten liberaliseren, dat wij de mogelijkheid geven aan de luchtvaartmaatschappijen aan zelfhandeling te doen en dergelijke. In ieder geval: fact finding is belangrijk wat die snelheid betreft.

Ik wil er bij u dus toch op aandringen of er voor 2006 en 2007 geen cijfers zijn? Als die er niet zouden zijn, moeten wij toch een soort systeem opzetten om te meten wat die snelheid is.

U hebt ook gezegd dat de luchthaven van Zaventem geen cijfers heeft over de concurrenten. Ook dat lijkt mij nuttig. Er is natuurlijk geen verplichting te weten hoe snel op Schiphol of in Parijs de bagage wordt behandeld, maar in een concurrentiële omgeving lijkt benchmarking inzake hoe snel de bagage behandeld wordt in aanpalende luchthavens toch een belangrijk criterium.

15.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van Campenhout, het is niet de eerste keer dat u mij hierover ondervraagt. U weet dat het probleem er eigenlijk in bestaat dat in 2006-2007 enerzijds, en in 2008 anderzijds, met andere maatstaven werd gewerkt. Er werd gewerkt met een andere basis.

Wij zeggen dat het cijfer voor 2006 en 2007 niet als dusdanig gekend is. Volgens de snelheidsmaatstaven voor afgewerkte bagage werd toen als norm genomen: de eerste en de laatste stukken bagage, afhankelijk van het vliegtuigtype en het vluchttype. Men maakte een onderscheid tussen chartervliegtoegen en lijnvluchten.

Sinds 2008 worden de maatstaven enkel bepaald voor de laatste stukken bagage, rekening houdend met de grootte van het vliegtuig. 90% van de bagage moet binnen de gestelde tijdslimiet worden afgeleverd. Wij menen dat de maatstaven die nu gebruikt worden beter aanleunen bij het kwaliteitsniveau dat de passagiers kunnen verwachten.

Wat sinds april 2008 gebeurde, is beschikbaar. Ik geef de tabellen door aan het secretariaat met het oog op publicatie en aanhechting aan het verslag. Ik ga niet in details treden, maar de gegevens kunnen niet vergeleken worden met 2006 en 2007, omdat toen niet met dezelfde normen werd gewerkt. Volgens ons zullen de nauwer aangehaalde maatstaven uitdraaien in het voordeel van de reizigers. We verwachten dat de wachttijd voor het afleveren van de bagage in de toekomst zal ingekort worden.

15.03 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, met alle sympathie - en dit is geen semantische opmerking, ik meen ze ook - wanneer we aan

que, concernant cet élément, il n'y a pas de chiffres disponibles pour 2006 et 2007. Pourquoi en est-il ainsi? Ne devrions-nous pas mettre en place un système qui nous permettrait d'évaluer la vitesse de traitement des bagages? En outre, il me paraît opportun de comparer ces chiffres à ceux des aéroports voisins.

15.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Depuis 2008, un nouveau critère est utilisé pour mesurer la vitesse de traitement des bagages. Nous croyons qu'il évaluera plus précisément cet élément. Il en résulte que les chiffres pour 2006 et 2007 ne sont pas connus en tant que tels étant donné qu'ils ont été obtenus avec l'ancienne méthode.

Je vous transmettrai les tableaux comportant les données collectées depuis avril 2008. Ces données ne peuvent toutefois être comparées à celles de 2006 et 2007 parce que ces années-là, d'autres normes étaient en vigueur. Nous espérons que le délai d'attente pour la mise à disposition des bagages pourra être réduit.

15.03 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Il est inadmissible que ni les pouvoirs publics ni des

kwaliteitsbewaking doen van een luchthaven waar de staat een belangrijke partner in is, kan het niet dat we voor 2006 en 2007 niet weten wat de afhandeling in tijd is van de bagage.

Ik wil voorzichtig aandringen om aan benchmarking te doen en statistieken op te bouwen over wat de gemiddelde snelheid is. Ik zou het opmerkelijk vinden dat bedrijven als Aviapartner niet zelf weten wat de gemiddelde snelheid is van de bagageafhandeling. Dat is een gegeven dat veel mensen treft. Mensen die terugkomen uit vakantie of van een zakenreis, moeten tien tot vijftien minuten wachten. Dit is een psychologisch gegeven, daar ben ik mij van bewust. Maar het blijft opmerkelijk dat wij noch de bedrijven die de behandeling doen, dit opmeten. In alle sympathie zou ik willen vragen een systeem op te zetten om dit te meten.

entreprises comme Aviapartner ne procèdent à une évaluation de la vitesse moyenne du traitement des bagages. Il s'agit en effet d'un élément qui concerne tout le monde.

15.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Campenhout, sedert april van dit jaar – wat u kan aflezen in de tabel – hebben we per type vliegtuig A, B of C, voor Brussel de gemiddelde en maximumtijd die nodig was voor de prestaties van zowel Aviapartner als Flightcare. U kan dit maand per maand en per behandelaar aflezen in de tabel, en ik zal dit ook zo laten publiceren.

15.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Depuis avril dernier, nous disposons pour Bruxelles des délais d'attente moyen et maximum d'Aviapartner et de Flightcare pour chaque type d'avion. Je ferai publier ce tableau avec mention du mois de traitement et de l'entreprise qui a assuré le traitement.

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

16 **Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité de tous les usagers lors des randonnées de motos" (n° 8316)**

16 **Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van alle gebruikers tijdens motortochten" (nr. 8316)**

16.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je voulais évoquer avec vous ces randonnées moto. La plupart du temps, tout se passe bien et on a affaire à des motards respectueux et organisés. On a parfois affaire aussi à un certain nombre de cow-boys.

16.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Een medeburger was onderweg met zijn tienjarige zoon. Hij werd ingehaald door een honderdtal motorrijders, die hem rondom insloten. Het voertuig werd tot staan gebracht en de bestuurder eruit gehaald. Voorziet de wetgeving in een statuut waarin de rol van de wegkapitein vastgelegd wordt? Hebben de wegkapiteins uit dien hoofde een aantal welbepaalde verantwoordelijkheden? Hebben ze de toestemming nodig van de overheid om dergelijke tochten te organiseren? Als er geen statuut bestaat, zou het volgens u dan niet interessant zijn om regels op te stellen om de veiligheid van de deelnemers, maar ook die van de andere weggebruikers te vergroten?

Si je vous pose la question c'est parce qu'un de mes concitoyens est venu me relater un fait. Alors qu'il circulait avec son fils, il s'est fait dépasser, encadrer, entourer par une centaine de motos. C'était quasiment la rage. Le véhicule a été arrêté. On a sorti le chauffeur. Vous imaginez l'effet provoqué sur un enfant de 10 ans.

Ce qui m'intéresse c'est le côté légal de cette histoire. Est-ce qu'il y a un statut de ceux qu'on appelle les capitaines de route? Souvent, ces randonnées sont encadrées par des personnes qui ont une veste fluorescente de manière à pouvoir les différencier des autres. Ils prennent un certain nombre d'initiatives. Est-ce qu'il y a dans la législation un statut qui définit le rôle du capitaine de route? Est-ce qu'ils ont par ce fait un certain nombre de responsabilités particulièrement définies? Est-ce qu'ils ont, pour organiser ces randonnées, besoin d'une autorisation particulière des autorités publiques? Il faut une autorisation du bourgmestre. S'il n'y a pas de statut, ne pensez-vous pas qu'en la matière il serait intéressant de pouvoir légiférer pour renforcer tant la sécurité des participants à ce genre de randonnée que celle des autres usagers de la route?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, l'article 43ter 2^e alinéa du Code de la route précise que les groupes de plus de 50 motocyclistes doivent être accompagnés de 2 capitaines de route au minimum. Les plus petits groupes peuvent également être accompagnés de deux capitaines de route. Ils doivent de manière générale veiller au bon déroulement de la randonnée. Ils doivent être âgés de minimum 25 ans et porter un gilet rétro-réfléchissant portant la mention "capitaine de route". Ils ne peuvent pas donner d'injonctions aux autres usagers si ce n'est immobiliser la circulation aux carrefours non-équipés de feux de signalisation pour assurer la traversée du groupe. Ils doivent utiliser à cet effet un signal C3, c'est-à-dire un disque blanc avec bord rouge. Les capitaines doivent à part cela se conformer à toutes les règles du Code de la route au même titre que les autres motards et usagers. Les groupes de motards en excursion ne doivent pas disposer d'une autorisation d'une autorité publique.

Le groupe de travail "Simplification" a déjà eu l'occasion de se pencher sur la question des capitaines de route, au même titre que celle des autres signaleurs et surveillants habilités qui peuvent, dans certaines circonstances, donner des injonctions aux autres usagers. La conclusion du groupe de travail était que toute personne assumant ce rôle devrait suivre une formation; le contenu de cette formation doit toutefois encore être déterminé.

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Artikel 43ter, §2 van de Wegcode stelt dat de motorfietzers die in een groep van meer dan 50 deelnemers rijden, moeten vergezeld worden door ten minste twee wegkapiteins. Zij moeten waken over het goed verloop van de tocht. Ze moeten ten minste 25 jaar oud zijn en een retroreflecterende veiligheidsvest dragen, waarop het woord "wegkapitein" voorkomt. Ze mogen geen bevelen geven aan de andere weggebruikers, behalve om op de kruispunten zonder verkeerslichten het verkeer stil te leggen zodat de groep veilig kan oversteken. Afgezien daarvan moeten ze zich houden aan alle regels van de Wegcode. Motorrijders die in groep een uitstap maken, hoeven hiervoor geen enkele overheid om toestemming te vragen.

De werkgroep Vereenvoudiging heeft zich al over de kwestie van de wegkapiteins gebogen. De conclusie was dat al wie die rol op zich neemt, een opleiding zou moeten volgen. De inhoud ervan moet nog worden vastgelegd.

16.03 Jean-Luc Crucke (MR): Ce rappel de la législation est utile. Je me réjouis que le groupe de travail "Simplification" aille plus loin encore en prévoyant une formation. Je suis persuadé que 95% des motards sont des gens qui respectent totalement la législation – je suis moi-même motard – mais une formation adéquate n'est jamais inutile et renforce le poids des responsabilités. J'espère que nous pourrions mettre rapidement cette formation sur pied.

16.03 Jean-Luc Crucke (MR): Met een adequate opleiding wordt ook de verantwoordelijkheid groter. Ik hoop dat die opleiding er snel komt.

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

17 Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de vrachtluchten van de luchtvaartmaatschappij El Al vanuit Luik (Art. 127)" (nr. 7998)

17 Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vols de fret de la compagnie aérienne El Al au départ de Liège (Art. 127)" (n° 7998)

17.01 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, een paar maanden geleden las ik in De Telegraaf, een Nederlandse krant, het bericht dat El Al, een Israëlische luchtvaartmaatschappij, Schiphol om economische redenen niet meer gebruikt voor zijn vrachtluchten. De luchthaven verhoogde inderdaad de landingstarieven voor de oudere toestellen en de transporter vindt die nu te hoog. De mensen van

17.01 Ulla Werbrouck (LDD): Récemment, j'ai lu que la compagnie aérienne israélienne El Al n'utilise plus l'aéroport de Schiphol pour ses avions cargo parce que les tarifs pratiqués pour

Schiphol betreuen het vertrek van El Al, dat al meer dan 55 jaar klant is, maar onderstrepen dat het hun manier was om El Al te dwingen over te schakelen op een modernere, stillere vloot. In het bericht kon ik ook lezen dat El Al op 6 oktober Schiphol ruilt voor Luik. Met andere woorden, El Al zal met zijn sterk vervuilde en verouderde Boeings in België landen.

Betekent het dat België een “vluchthaven” wordt voor verouderde toestellen?

Is er een impactanalyse gemaakt inzake de overlast voor de omgeving en het milieu?

Zijn er extra veiligheidsmaatregelen genomen gelet op het feit dat het om sterk verouderde en dus minder veilige toestellen gaat? Een ervan is toch in 1992 in Nederland neergestort.

Zult u maatregelen nemen om het gebruik van de Belgische luchthavens door die verouderde, milieu-onvriendelijke en minder veilige toestellen te ontmoedigen?

Wat is uw korte-, middellange- en langetermijnplanning omtrent de problematiek?

Worden er op Europees vlak initiatieven genomen om landingsrechten te stroomlijnen?

17.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik kan u verzekeren dat de inspanningen van de luchtvaartindustrie om vliegtuigen af te leveren die minder lawaai maken, aantoonbare resultaten opleveren. De ideale oplossing zou erin bestaan dat luchtvrachtmaatschappijen hun oude Boeings 747-100 en 747-200 vervangen door de toestellen 777.

Dit zou tot gevolg hebben dat de initiële kosten merkkelijk hoger zullen liggen en dat meerdere Staten of maatschappijen van Staten de facto van de markt zullen worden uitgesloten. In ruimere zin zorgen de marktmechanismen ervoor dat meerdere drivers worden samengebracht voor het al dan niet inleggen van luchtvervoer. Het is tevens duidelijk dat ecologie en economie hier niet altijd in mekaar verlengde liggen. Het is nog maar de vraag of de veiligheid daarbij wel degelijk de rol speelt die moet worden gespeeld. Het is niet toevallig dat wij vanuit het departement de controles op de verschillende vliegtuigen in de nabije toekomst verder zullen vermeerderen en verstrengen.

De overheden kunnen de afwegingen van de industrie beïnvloeden door een politiek die het leefmilieu privilegieert. Zo is het bijvoorbeeld een feit dat wij de toegang van de luchthaven van Zaventem-Brussel met Boeings 747-200 ontmoedigen. Schiphol staat daar blijkbaar al verder. De reden is de aanwezigheid van omwonenden en een gevoeligheid voor de geluidsproblematiek welke voor dat type toestellen vrij groot is.

Ik kan mij indenken dat in luchthavens die meer geïsoleerd liggen, bijvoorbeeld Oostende langs de zeezijde, of die een goede relatie hebben met de omwonenden, zoals Luik, waar enorm veel woningen onteigend werden en isolatiepremies werden toegekend, het

l'atterrissage d'appareils anciens ont augmenté. El Al devait remplacer l'aéroport de Schiphol par celui de Liège à partir du 6 octobre.

La Belgique deviendra-t-elle un lieu de refuge pour les vieux avions? A-t-il été procédé à une analyse d'incidence relative aux nuisances pour les riverains et pour l'environnement? Étant donné qu'il s'agit d'appareils anciens, prend-on des mesures de sécurité supplémentaires? Quel est votre échéancier en la matière? Des initiatives sont-elles prévues à l'échelon européen pour rationaliser les droits d'atterrissage?

17.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Les efforts de l'industrie aéronautique pour fabriquer des avions moins bruyants portent peu à peu leurs fruits.

Il en résulterait que les coûts initiaux seront nettement plus élevés, écartant éventuellement du marché plusieurs entreprises publiques.

La mise en place d'un transport aérien est déterminé par plusieurs facteurs économiques et écologiques et le facteur sécurité est parfois un peu perdu de vue dans ce cadre. Nous allons dès lors renforcer les contrôles des différents avions à l'avenir. Les pouvoirs publics peuvent en outre influencer l'attitude de l'industrie en accordant une plus grande importance aux facteurs écologiques. Nous décourageons ainsi l'accès à Zaventem pour les avions du type Boeing 747-200, des appareils extrêmement bruyants.

probleem van het luchtverkeer en het lawaai dat wordt gemaakt, misschien anders wordt ingeschat, en ik zeg wel misschien.

Zo kom ik tot de vier concrete vragen die werden gesteld.

De 747-200 waarover ik zo-even sprak, is een type toestel dat in de luchtvracht vrij courant gebruikt wordt. Ook de Belgische luchtvaartmaatschappij Cargo-B bedient er zich van. Cargo-B heeft trouwens zeer recent nog een ongeluk gehad, met een staart die op de piste was blijven schuren. Het is een toestel dat dateert uit de tachtiger jaren, maar het is uitgerust met straalmotoren die een zeer hoge omloopverhouding hebben, die eigenlijk wat de techniciteit betreft, vergelijkbaar is met de laatste generatie zonder deze evenwel te evenaren en met het inconveniënt van het geluid, het lawaai dat er veel groter bij is.

Het is overdreven te zeggen dat het type verouderd is en dat de luchthavens die ze ontvangen, ik zal niet zeggen verbieden, maar ze bijna zouden moeten aanmerken. Het kwalificeren van dergelijke vliegtuigen laat ik aan die luchthavens die straalvliegtuigen van de eerste twee stages, zoals men dat noemt in het ICAO-jargon, van de geluidscategorieën die het meest lawaai maken blijven ontvangen.

Bij ons in België moeten de vliegtuigen in principe van stage 3 zijn. Ik kan u garanderen dat wij de internationale evolutie ter zake zullen blijven opvolgen.

Het is zo dat de luchthavens een impactanalyse maken, een soort mix, van het verkeer en het type vliegtuigen dat zij ontvangen. U hebt bedenkingen over Luik geformuleerd. De bevoegde instantie van het Waals Gewest heeft de evaluatie gemaakt van de mix en de impactanalyse van die mix op de omgeving van Luik.

Niets in de veiligheidstatistiek laat toe een rechtstreeks verband te leggen tussen de ouderdom van een vliegtuig en de veiligheid. Wat ook de ouderdom is, het vliegtuig moet veilig zijn. De kwaliteit van het onderhoud en het toezicht door de overheidsinstanties staat niet altijd lineair in verhouding tot de waargenomen resultaten. Wij blijven er echter van uitgaan dat op lange termijn deze relatie uiteindelijk zal blijken. Dat is ook de reden waarom wij nauw blijven toezien op onze eigen vloot en dus ook op de toestellen. Het is onze bedoeling door verdere, door meer en nauwere controles door de speciale diensten bij de algemene directie van de luchtvaart toezicht te hebben op de oudere types, ook al zijn ze veilig, wetende wat de specifieke gevaren en gevolgen zijn op het vlak van onder meer het geluid dat zij produceren. Die voorzieningen gelden voor alle types van vliegtuigen, ongeacht de leeftijd. Het is evident dat wij attenter zijn op de vliegtuigen die wij kennen en waarvan wij weten dat ze reeds een zekere ouderdom hebben en bepaalde herzieningen hebben moeten ondergaan.

Ik kom aan het item over de luchthaven Brussel Nationaal. Dit is een aangelegenheid die onder de federale bevoegdheid valt. Wij hebben reeds de maatregel getroffen om de lawaaiërende vliegtuigen te ontmoedigen, onder meer door het invoeren van een beperkende quota count, zoals dat in het jargon heet, waardoor lawaaiërende vliegtuigen gepenaliseerd worden, minder frequent worden toegelaten en in voorkomend geval alleen nog overdag mogen vliegen en niet

En ce qui concerne la qualification des avions des chapitres 1 et 2, je laisse cet aspect aux aéroports qui accueillent toujours ces appareils. En Belgique, les avions doivent en principe être certifiés chapitre 3. Nous continuerons à suivre les développements internationaux en la matière.

Les aéroports se basent sur une analyse d'impact, qui détermine le nombre et le type d'avions qu'ils accueillent. L'instance compétente de la Région wallonne a effectué cette analyse pour l'aéroport de Liège.

Aucun lien direct n'a pu être établi entre l'âge d'un appareil et la sécurité. En outre, la qualité de la maintenance et des contrôles en la matière n'est pas linéairement proportionnée aux résultats observés. Nous partons toutefois du principe que ce lien sera mis en évidence à long terme et nous restons dès lors vigilants à cet égard. Il est par ailleurs évident que nous sommes encore plus attentifs aux avions d'un certain âge qui ont déjà dû faire l'objet de certaines révisions.

En ce qui concerne Bruxelles National, le gouvernement fédéral a déjà pris des mesures pour décourager l'utilisation d'avions bruyants. Selon l'approche de l'OACI, divers facteurs concernant d'éventuelles nuisances sonores sont pris en compte à cet effet. Nous tentons en outre d'affiner cette approche en collaboration avec plusieurs autres petits pays d'Europe occidentale.

Un projet de directive relatif aux redevances aéroportuaires est en outre à l'examen au Conseil européen et au Parlement européen. Ce projet prévoirait la possibilité pour chaque pays de continuer à placer ses propres accents.

Spécifiquement pour la Belgique, nous allons proposer,

meer 's nachts, vanwege het lawaai dat zij produceren.

Deze maatregel past volkomen in de door ICAO gepreconiseerde balanced approach, waarbij het geluid aan de bron, dus geproduceerd door de motoren, de operationele maatregelen, het vliegen tegen de wind in, de ligging ten aanzien van de woongebieden, wat is de piste die men gebruikt, en de exploitatiebeperkingen die elke luchthaven heeft in rekening worden gebracht.

certainement en ce qui concerne les vols de nuit à Zaventem, d'utiliser des avions moins bruyants. En ce qui concerne les autres aéroports, nous devons respecter l'autonomie des Régions.

Wat uw bedenking in verband met Luik betreft, vestig ik er uw aandacht op dat dit een gewestelijke bevoegdheid is.

Wij, in België in het algemeen, volgen de ICAO-politiek inzake het vliegtuiglawaai. Wij helpen ook deze politiek vorm te geven in de beleidsvoorbereidende panels en werkgroepen die wij hebben ten aanzien van de ICAO. Wij doen dat in een samenwerkingsverband met landen die eenzelfde inzicht ter zake hebben als wij. Dat zijn de zogenoemde ABIS-landen. Dat zijn België, Oostenrijk, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal. Dat zijn dus de kleinere landen in het westen van West-Europa. Wij doen dat gezamenlijk om de opvolging en medebestemming en -beslissing binnen Europa efficiënter te maken.

Op Europees vlak wordt er een ontwerp van richtlijn over de luchthavengelden besproken in de Europese Raad en het Europees Parlement. Het is de bedoeling dat de landingsgelden binnen de Europese Unie worden bepaald op basis van dezelfde principes in de verschillende landen, zonder dat er sprake zal zijn van een totale stroomlijning van de landingsgelden. Met andere woorden, elk land zal nog zijn eigen accenten kunnen leggen en desnoods strenger kunnen optreden.

Een modulering in functie van milieufactoren zal, dat is voorspelbaar, voorzien worden in de richtlijn, aangezien dit element reeds aanwezig is in de diverse nationale reglementeringen.

Mevrouw, ik weet dat het misschien wat moeilijk klinkt, maar het is ook een moeilijke materie waarover u mij ondervraagt. De geluidsnormering binnen ICAO is geen gemakkelijke materie, maar u mag van een ding verzekerd zijn: wat betreft het type van vliegtuigen die veel lawaai geven, wij kijken daarop toe en weten dat het de oudere toestellen zijn en die worden technisch nauwgezet gevolgd. Verder proberen wij met de andere landen binnen ICAO alles te doen gaan in de richting van minder geluidmakende vliegtuigen. Specifiek wat België betreft ligt het niet alleen in onze bedoeling, maar gaan we voorstellen dat vooral voor nachtelijke vluchten bepaalde vliegtuigen die een quota count (QC) maken dat te hoog wordt geschat – we zullen de drempel zeer laag leggen – 's nachts niet langer op Zaventem zullen mogen vliegen. Wij zijn alleen bevoegd voor Zaventem als nationale luchthaven. Wat de Gewesten betreft, daar moeten wij hun autonomie betreffende de geluidsnormen gewoon respecteren.

17.03 Ulla Werbrouck (LDD): Ik dank de staatssecretaris voor zijn heel transparant antwoord. Het was inderdaad heel moeilijk, maar ik ben blij te horen dat de controles zullen toenemen en strenger worden en dat hij zal toekijken dat er geen ongelukken gebeuren en er voldoende controle is.

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

18 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des passages à niveau" (n° 7935)

18 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van de spooroverwegen" (nr. 7935)

18.01 Josée Lejeune (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je voulais faire le point sur la sécurité aux abords des passages à niveau dans notre pays. Ce sujet a déjà été abordé en commission, notamment dans le courant de l'année 2007. cependant, malgré la diminution du nombre de passages à niveau, le nombre d'accidents reste constant. C'est ce que révèle un communiqué de Touring largement diffusé par voie de presse.

À en croire les données publiées, le nombre de passages à niveau est passé de 3.929 en 1980 à 2.038 aujourd'hui, soit une diminution de moitié. Malgré cela, et malgré une campagne de sensibilisation menée en 2006 et 2007, le nombre d'accidents à ces endroits reste très élevé. Cette situation me semble inquiétante.

Monsieur le secrétaire d'État, quel est votre sentiment quant à ce constat? Des mesures ont déjà été mises en œuvre par votre prédécesseur visant à renforcer l'équipement des passages jugés plus dangereux. Votre prédécesseur avait également annoncé, à l'occasion d'une question sur ce sujet, que des campagnes avaient été développées pour sensibiliser les usagers aux dangers que représentent ces endroits et que parallèlement, certains passages étaient appelés à disparaître en raison de la réalisation de grands projets ferroviaires. D'autres devaient changer de catégorie. Avez-vous l'intention de poursuivre dans cette voie? Quelles nouvelles mesures envisagez-vous afin d'améliorer la sécurité? Une harmonisation de la signalisation ne serait-elle pas possible?

Enfin, que pensez-vous de l'idée de remplacer les signaux à feux clignotants utilisés jusqu'ici par des signaux lumineux circulaires du système tricolore, les traditionnels sémaphores?

18.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Lejeune, pour améliorer la sécurité aux passages à niveau, le nouveau contrat de gestion 2008–2012 entre l'État et Infrabel prévoit ce qui suit: "Infrabel établit un plan "passages à niveau" 2008–2015 visant à améliorer de manière structurelle la sécurité aux passages à niveau et met en œuvre ce plan comme il se doit. Ce plan vise à réduire de 25% pour la fin 2015 – par rapport à 2007 – le nombre annuel d'accidents aux passages à niveau et le nombre de personnes contusionnées, blessées et décédées lors d'accidents aux passages à niveau situés sur des voies gérées par Infrabel et en dehors des zones portuaires."

Infrabel se concertera avec les autorités portuaires afin de réduire également les accidents dans les zones portuaires.

18.01 Josée Lejeune (MR): Ik kreeg graag een stand van zaken met betrekking tot de veiligheid op de overwegen. Volgens Touring is het aantal overwegen tussen 1980 en vandaag van 3.929 naar 2.038 gedaald. Toch blijft het aantal ongevallen erg hoog, ondanks een sensibilisatiecampagne in 2006 en 2007.

Wat is uw standpunt in dat verband? Uw voorganger nam een aantal maatregelen om de uitrusting op de gevaarlijkste overwegen te verbeteren. Hij stelde ook een aantal campagnes in het vooruitzicht om de weggebruikers te sensibiliseren voor de gevaren op die plaatsen. Voorts zou een aantal overwegen verdwijnen in het kader van de uitvoering van grote spoorprojecten.

Zal u op die weg voortgaan?

Welke nieuwe maatregelen plant u om de veiligheid te verbeteren? Is het niet mogelijk de signalisatie te stroomlijnen? Lijkt het u een goed idee de verkeerstekens met knipperlichten door ronde, driekleurige verkeerslichten te vervangen?

18.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ten einde de veiligheid op de overwegen te verhogen, bepaalt het nieuwe beheerscontract tussen de Staat en Infrabel dat de infrastructuurbeheerder een plan "Overwegen 2008-2015" opstelt, dat het jaarlijkse aantal ongevallen op de door Infrabel beheerde overwegen tegen eind 2015 met 25 procent moet terugdringen in vergelijking met 2007.

Le plan s'inscrit dans une vision à long terme, le but étant de poursuivre, encore après 2015, cette tendance à la baisse du nombre d'accidents.

Lors de l'établissement de ce plan, Infrabel a tenu compte des expériences vécues lors du plan stratégique 2005-2007 relative aux passages à niveau. La suppression de ces derniers, la diminution des passages à niveau de troisième et de quatrième catégorie, l'exécution d'adaptations de la voirie, notamment l'adaptation de la signalisation et l'organisation de campagnes de sensibilisation qui constituaient le cœur du plan 2005-2007 continuent à faire partie du nouveau plan.

Le nouveau plan "passages à niveau" 2008-2015 sera cependant étayé par les résultats des analyses de risques qui ont été réalisées au moyen du modèle de calcul qu'Infrabel s'est procuré en 2007. Le plan prévoira ensuite un projet-pilote pour l'installation aux passages à niveau de poteaux-radar dotés de caméras électroniques qui permettront de savoir si l'utilisateur de la route ignore fréquemment la signalisation. Pour l'installation de ce poteau-radar et le traitement des données, Infrabel se concertera avec les autorités compétentes en la matière. En cas d'évaluation positive de ce projet-pilote, l'installation de ce poteau-radar sera reprise de manière standard dans le plan pour une série de passages à niveau.

Le plan mentionne aussi les moyens financiers qu'Infrabel inscrit chaque année à son budget pour l'exécution de cette mesure.

Le plan "passages à niveau" 2008-2015 est présenté à la validation de la Direction générale des Transports terrestres et à l'approbation de Mme Vervotte, responsable pour les entreprises publiques et moi-même, au plus tard, six mois après signature de ce contrat, c'est-à-dire au plus tard le 29 décembre 2008.

Infrabel rédige chaque année un rapport d'avancement relatif à l'exécution de ce plan. Ce rapport est envoyé au ministre de la Mobilité et des Entreprises publiques et à moi-même via la Direction générale des Transports terrestres au plus tard, un an après la présentation du plan, pour validation. Ce rapport mentionne non seulement les activités réalisées au cours de l'année écoulée, mais les confronte aussi au planning.

Le rapport mentionnera au moins les indicateurs de prestations qui sont les suivants: le nombre de campagnes de sensibilisation réalisées, le nombre de passages à niveau supprimés, le nombre de changements de catégories réalisés, le nombre d'adaptations de la voirie et des voies, le nombre d'accidents avec des personnes contusionnées, blessées et décédées et le budget utilisé par rapport au budget prévu.

Concrètement, dans le plan stratégique 2005-2007 concernant les passages à niveau, il fut convenu, en concertation avec le SPF Mobilité, que:

- La mise en première catégorie (deux barrières complètes ou quatre demi-barrières) des passages à niveau présente plus d'inconvénients que d'avantages aussi bien pour les usagers de la route que pour les exploitants ferroviaires, par la perturbation du trafic ferroviaire.

Het plan ligt in de lijn van de langetermijnvisie en heeft tot doel de neerwaartse trend van het aantal ongevallen door te zetten na 2015.

Bij het opstellen van het plan heeft Infrabel rekening gehouden met de ervaringen uit het verleden. Het doen verdwijnen van onbewaakte overwegen, de daling van het aantal overwegen van derde en vierde categorie, de aanpassing van het wegennet en de organisatie van sensibiliseringscampagnes maken deel uit van het nieuwe plan.

Het nieuwe overwegenplan 2008-2015 wordt geschraagd door de resultaten van de risico-analyses. Het plan omhelst een pilootproject voor het installeren van met elektronische camera's uitgeruste flitspalen aan de overwegen. Infrabel zal hierover overleg plegen met de bevoegde overheden. Indien positief bevonden, wordt de installatie van die flitspaal automatisch opgenomen in het plan voor een hele reeks overwegen.

Het overwegenplan 2008-2015 wordt ter bekrachtiging voorgelegd aan het DG Vervoer te land en aan de goedkeuring van mevrouw Vervotte en mezelf, uiterlijk zes maanden na ondertekening van het contract, dus op 29 december 2008.

Infrabel stelt elk jaar een voortgangsrapport op betreffende de uitvoering van het plan. Dat rapport wordt aan de minister van Mobiliteit en Overheidsbedrijven en mezelf toegestuurd via het DG Vervoer te land uiterlijk een jaar na het indienen van het plan. Het rapport geeft een overzicht van de gerealiseerde activiteiten en vergelijkt ze met de planning.

In het verslag zullen de prestatie-indicatoren vermeld worden (aantal sensibiliserings-

- La signalisation garantissant un maximum de sécurité est celle relative aux passages à niveau de la deuxième catégorie, les demi-barrières et signaux lumineux, pourvus éventuellement d'équipements supplémentaires pour les usagers faibles, à savoir les petites barrières sur le trottoir ou la piste cyclable.

- Les passages à niveau sont inspectés chaque fois que des aménagements sont réalisés dans leurs environs: nouvelles voiries, urbanisation, pistes cyclables, etc. De plus, la signalisation de chaque passage à niveau fait l'objet d'une révision systématique tous les dix ans.

- Les passages à niveau situés dans les zones portuaires font déjà l'objet d'une approche séparée, ils ne seront donc pas repris dans ce plan d'action. La configuration des lieux rend toute suppression quasi impossible et le placement de barrières aux passages à niveau n'apporte pas l'amélioration de sécurité escomptée. En effet, le nombre de bris de barrières constatés dans les zones portuaires est relativement élevé. Par contre, le nombre d'accidents mortels y est faible. Une campagne d'équipement en troisième catégorie d'un certain nombre de passages à niveau est en cours d'achèvement.

Tout cela démontre que la problématique de la sécurité aux passages à niveau est considérée comme très importante par Mme Vervotte et moi-même, par Infrabel et par le SPF Mobilité. C'est sur base d'un plan bien étudié que les prochaines décisions seront prises. Il n'entre cependant pas dans nos intentions de remplacer les actuels signaux à feux clignotants par des signaux du système tricolore comme vous l'avez suggéré.

campagnes, afgeschafte
overwegen, categorie-
veranderingen, wegaanpassingen,
ongevallen, en het
uitgegeven/geplande budget).

In het vorig strategisch plan 2005-2007 inzake overwegen werd overeengekomen dat het onderbrengen in eerste categorie (2 volledige slagbomen of 4 halve slagbomen) van de overwegen meer nadelen dan voordelen heeft; dat de signalisatie die de grootste veiligheid biedt, die van de overwegen van 2de categorie is; dat de overwegen worden geïnspecteerd, telkens als er aanpassingswerken worden uitgevoerd in hun omgeving; en dat er een aparte benadering is voor de overwegen in de havengebieden.

De problematiek van de veiligheid van de overwegen staat zowel bij minister Vervotte als bij mijzelf, Infrabel en de FOD Mobiliteit hoog op de agenda. De volgende beslissingen zullen op grond van een weloverwogen plan genomen worden. We zijn echter niet van plan om de bestaande verkeersknipperlichten door driekleurige verkeerslichten te vervangen.

18.03 Josée Lejeune (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier le secrétaire d'État pour sa longue réponse.

Toutefois, le contrat passé avec Infrabel reprend de nombreuses mesures: adaptation de la signalisation, projet pilote, campagnes de sensibilisation, adaptation des voiries et des voies, etc.

Cependant, comparant la situation avec nos voisins allemands, nous constatons la présence de dix fois plus de passages à niveau chez eux mais deux fois moins d'accidents. La Belgique connaît un réel problème.

Autre remarque: en Belgique, seuls 15 passages à niveau sont équipés d'un système de détection évitant que la voiture ne reste bloquée entre les barrières. Je n'ai pas entendu, dans le contrat passé avec Infrabel, qu'il ait été fait mention de cette problématique.

Autre problème encore: ne faudrait-il pas réduire le temps d'attente, comme dans les autres pays européens? Chez nous, ce temps est nettement supérieur à celui de nos voisins.

18.03 Josée Lejeune (MR): In het met Infrabel gesloten contract worden tal van maatregelen overgenomen, maar als we vergelijken met de situatie bij onze Duitse burens, dan stellen we vast dat er ginds twee keer minder ongevallen gebeuren, hoewel er tien keer meer overwegen zijn. België heeft in deze een reëel probleem. Een andere opmerking in dit verband betreft het feit dat er in België slechts vijftien overwegen uitgerust zijn met een detectiesysteem waarmee voorkomen wordt dat een wagen vast komt te zitten tussen de slagbomen. Naar mijn weten wordt er in het contract met Infrabel geen melding gemaakt van deze problematiek. Nog een ander

Je tenais à attirer l'attention du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel.

probleem is de wachttijd. Die is bij ons veel langer dan in ons buurland. Hierop wilde ik de aandacht van de infrastructuurbeheerder Infrabel vestigen.

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

19 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een duplicaatcode bij diefstal van een nummerplaat" (nr. 7996)
19 Question de M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'introduction d'un code de remplacement en cas de vol de plaque minéralogique" (n° 7996)

19.01 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de federale politie maakte bekend dat zij in de eerste negen maanden van 2008 reeds 25.066 kentekens schrapte. Dat is een gemiddelde van 75 per dag. In 2003 werden 11.750 nummerplaten geschrapt. In 2007 waren dat er 27.510. Men verwacht dus eind 2008 een stijging van het aantal schrappingen.

De politiediensten melden dat vooral het aantal gestolen kentekens stijgt. Zo blijkt dat de nummerplaten van wagens worden geschroefd om ze dan op andere wagens, meestal van hetzelfde merk en kleur, te bevestigen. Het gaat hier dan vooral om wagens die niet ingeschreven en onverzekerd zijn.

De kosten voor de slachtoffers zijn vaak niet beperkt tot de aanschaf en administratie van een nieuwe nummerplaat. Het gebeurt dat slachtoffers van een nummerplaatdiefstal worden geconfronteerd met parkeerretributies en verkeersboetes voor feiten waarmee ze niets te maken hebben, omdat ze zijn gepleegd door de daders van een nummerplaatdiefstal.

In Nederland bezorgt de Rijksdienst voor Wegverkeer slachtoffers van een nummerplaatdiefstal een nieuw kenteken waarop een duplicaatnummer is vermeld. Op de nieuwe nummerplaat staat een zichtbare cijfercode waardoor de nieuwe plaat zichtbaar van de oude, gestolen plaat verschilt. Indien de daders met het oude kenteken een overtreding maken, kan de politie onmiddellijk vaststellen dat de wagen een gestolen nummerplaat draagt, en kunnen de slachtoffers eenvoudig weerleggen dat zij onmogelijk verantwoordelijk kunnen zij voor de gemaakte overtreding.

Mijnheer de staatssecretaris, wordt overwogen om een gelijkaardig systeem in België in te voeren, zodat het stelen van nummerplaten ontmoedigd kan worden? Zo neen, waarom niet? Welke andere maatregelen zijn reeds genomen enerzijds en zullen worden genomen in de toekomst anderzijds om dit fenomeen in te dijken?

19.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Potter, bij diefstal, verlies of vernietiging van een kentekenplaat moet de titularis van de nummerplaat hiervan onmiddellijk aangifte doen bij de politie, wat aanleiding geeft tot het seinen van de betrokken plaat. Deze seining genereert in de DIV-applicatie automatisch en onmiddellijk het schrappen van de

19.01 Jenne De Potter (CD&V): Le nombre de radiations de plaques d'immatriculation augmente d'année en année. De leur côté, les services de police signalent que ce sont surtout les vols de plaques qui augmentent. Les plaques minéralogiques volées sont installées ensuite sur d'autres voitures, généralement de même marque et de même couleur, et qui ne sont, la plupart du temps, ni immatriculées ni assurées.

Les victimes doivent non seulement acquérir une nouvelle plaque à leurs frais mais se voient souvent réclamer des redevances de stationnement ou des amendes de roulage liées à des faits auxquels ils sont totalement étrangers. Aux Pays-Bas, le "Rijksdienst voor Wegverkeer" (Office national de la circulation routière) délivre aux victimes de tels vols un duplicata de leur ancienne plaque minéralogique. Sur cette nouvelle plaque figure un code chiffré visible grâce auquel elle se distingue de l'ancien exemplaire volé. Ce système pourrait-il être introduit en Belgique? Quelles autres mesures ont été ou seront prises afin d'endiguer ce phénomène?

19.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: En cas de vol, de perte ou de destruction d'une plaque minéralogique, son titulaire doit immédiatement en faire la déclaration à la police, laquelle

kentekenplaat uit het repertorium. Vanaf dat ogenblik kan de houder van de gestolen of verloren plaat in principe ook niet meer aansprakelijk worden gesteld voor eventuele misbruiken die met die nummerplaat zouden gebeuren, tenzij hij natuurlijk frauduleuze aangifte zou hebben gedaan. Men houdt dan ook best het attest van aangifte van de diefstal bij.

Volgens de huidige reglementering moet de houder van een gestolen of verloren nummerplaat zijn voertuig opnieuw laten inschrijven met een nieuwe nummerplaat.

De gestolen of verloren nummerplaat zal om veiligheidsredenen nooit meer kunnen worden ingeschreven, zelfs als die later wordt teruggevonden. Die maatregel werd indertijd genomen ter bescherming van de burger, die onmogelijk kan weten welke feiten er gepleegd zijn met de kentekenplaat tussen de verklaring van de diefstal en het eventueel terugvinden.

Wij houden, mijns inziens, beter vast aan de huidige werkwijze in plaats van te opteren voor het Nederlandse systeem, waarbij de nummerplaat gekoppeld is aan het voertuig. Bij ons is de nummerplaat gekoppeld aan de persoon.

De politie signaleert mij trouwens dat het bij de vaststelling van verkeersovertredingen, vooral bij het flitsen, niet gemakkelijk is om een correct beeld te krijgen van de duplicaatcode, wat altijd aanleiding tot discussies achteraf geeft. Dat is de reden waarom men blijft vasthouden aan het huidige systeem.

signale aussitôt la disparition de la plaque en question. Cette procédure génère automatiquement et immédiatement, dans l'application de la DIV, la radiation de la plaque d'immatriculation du registre central. Dès cet instant, le titulaire de la plaque volée ou perdue ne peut plus, en principe, être tenu responsable d'abus éventuels, sauf en cas de déclaration frauduleuse. Il est donc conseillé de conserver l'attestation de vol. Selon la réglementation actuelle, le titulaire d'une plaque minéralogique volée ou perdue doit refaire immatriculer son véhicule.

Pour des raisons de sécurité, les plaques minéralogiques volées ou perdues ne pourront plus jamais être enregistrées même si elles sont retrouvées par la suite. Nous préférons continuer à appliquer la méthode actuelle plutôt que d'adopter le système néerlandais. Dans notre pays, la plaque minéralogique est liée à la personne. La police me signale d'ailleurs qu'il n'est pas facile d'identifier correctement le code duplicata lors de la constatation d'infractions routières, surtout lors des contrôles radar.

19.03 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor het duidelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de begeleiding van uitzonderlijke transporten" (nr. 7859)

20 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'accompagnement des transports exceptionnels" (n° 7859)

20.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag betreft een onderwerp dat ik de vorige legislatuur reeds een paar keren heb aangekaart in deze commissie, met name de uitzonderlijke transporten.

Er is reeds lang sprake van een nieuw koninklijk besluit dat daaromtrent wordt uitgewerkt. Dat zou toch stilaan in een eindfase mogen komen.

Vandaag wil ik even stilstaan bij de begeleiding van uitzonderlijke

20.01 Jef Van den Bergh (CD&V): On évoque depuis longtemps l'élaboration d'un nouvel arrêté royal sur les transports exceptionnels. Les transports exceptionnels dépassant certaines dimensions ou un poids déterminé doivent être accompagnés par la police de la route. Cette obligation allonge la

transporten. Wanneer een uitzonderlijk transport bepaalde afmetingen of een bepaald gewicht overschrijdt, moet het verplicht worden begeleid door de wegpolitie.

Gezien het steeds omvangrijkere takenpakket van de politie en de lange wachttijd voor de vervoerders zijn zowel de politie als de betrokken beroepsorganisaties vragende partij om deze begeleiding zo snel mogelijk over te hevelen naar de private sector, zoals dat in andere landen reeds het geval is.

In het Vlaams Parlement werd een resolutie goedgekeurd om in een opleiding te voorzien voor begeleiders van dergelijke uitzonderlijke transporten.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag in augustus onderschreef u de noodzaak om deze begeleiding weg te halen bij de verkeerspolitie en verwees u naar een ontwerp van koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. Daarin wordt een opleiding voor de erkenning van beroepsbekwaamheid als verkeerscoördinator en begeleider van uitzonderlijk vervoer voorzien.

Er lijkt dus een grote eensgezindheid te bestaan over dit dossier. Blijkbaar is het toch niet zo eenduidig. Het ontwerp van koninklijk besluit waarvan sprake zou immers haaks staan op het ontwerp van decreet van het Vlaams Gewest. Deze twee zouden maar moeilijk verzoenbaar zijn, als ik de mensen van de sector mag geloven.

Gevreesd wordt dat de definitieve realisatie van het koninklijk besluit daardoor nog lang op zich zal laten wachten.

Vervoerders en politie zijn daarom vragende partij om het deel wat de opleiding betreft uit het ontwerp van koninklijk besluit te halen en het apart te behandelen, kwestie van sneller te kunnen komen tot een private begeleiding van de uitzonderlijke transporten.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een aantal vragen. Ten eerste, is er intussen een akkoord met de Gewestregeringen over het voornoemde ontwerp van koninklijk besluit? Indien ja, binnen welke termijn kan het koninklijk besluit in werking treden? Indien neen, welke pijnpunten bestaan er nog?

Ten tweede, acht u het mogelijk en wenselijk, zoals de federale politie en de beroepsorganisaties bepleiten, het deel over de opleiding en de begeleiders uit het ontwerp van koninklijk besluit te halen, dit in de veronderstelling dat het antwoord op mijn eerste vraag eerder negatief is, zodat men op korte termijn tot een positief resultaat zou kunnen komen op dit punt?

Ten derde, bestaat er eensgezindheid over hoe men deze opleiding zal organiseren? Wie zal welke verantwoordelijkheden dragen? Wie zal instaan voor de modaliteiten en de uitvoering? Daarover lijkt er immers een bevoegdheidsdiscussie te bestaan.

20.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, ik kan u het volgende antwoord geven.

Begin oktober werden de uitgewerkte teksten van het koninklijk besluit besproken door mijn administratie en de bevoegde administratie van

liste des tâches dévolues à la police et entraîne un long temps d'attente pour les transporteurs. Dans d'autres pays, l'accompagnement a déjà été confié au privé.

En août, le secrétaire d'État a évoqué un projet d'arrêté royal, reconnaissant la nécessité de retirer ces missions d'accompagnement à la police de la route. Le projet serait cependant contraire à un projet de décret de la Région flamande.

Un consensus s'est-il dégagé dans l'intervalle avec les gouvernements régionaux concernant un projet d'arrêté royal? Quand ce dernier entrera-t-il en vigueur? Est-il souhaitable, aux yeux du secrétaire d'État, de retirer de l'arrêté royal la partie relative à la formation et aux accompagnateurs, comme le demandent la police fédérale et les fédérations professionnelles? L'organisation de cette formation fait-elle l'objet d'un consensus? Qu'en est-il des responsabilités, des modalités et de l'exécution?

20.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Début octobre, mon administration a examiné les textes de l'arrêté royal avec l'administration compétente de la

het Vlaams Gewest. De operationele knelpunten die daarbij naar voren zijn gekomen, werden intussen opgelost.

Ze werden in aangepaste vorm reeds voorgelegd aan de administraties van het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De toepassing van dat nieuwe aangepaste besluit zal wel een reeks praktische en operationele voorbereidingen vragen. Vooraleer het daadwerkelijk van kracht kan worden, wordt er rekening mee gehouden dat de voorbereidingen waarschijnlijk een jaar zouden kunnen duren.

De organisatie en de praktische voorbereidingen voor de beroepserkenning van een verkeerscoördinator en begeleider voor het uitzonderlijk vervoer, zullen waarschijnlijk evenveel tijd in beslag nemen. Wij denken daarom dat het geen zin heeft dit element uit het globale ontwerp van koninklijk besluit te halen en wij hebben het er dan ook ingelaten. Ik kan u wel verzekeren dat er eensgezindheid bestaat tussen de federale en de gewestelijke overheden om deze beroepserkenning in te voeren. De organisatie, de verantwoordelijkheid en de modaliteiten zullen door federale uitvoeringsbesluiten worden geconcretiseerd, uiteraard in overleg met de betrokken gewesten.

Région flamande. Les problèmes opérationnels qui se sont fait jour à cette occasion ont déjà été résolus.

Ils ont déjà été soumis, sous une forme corrigée, aux administrations des Régions wallonne et de Bruxelles-Capitale. L'application de cet arrêté royal a des implications pratiques et exigera encore un an de travaux préparatoires. Cela vaut aussi pour la reconnaissance professionnelle du coordinateur du trafic et de l'accompagnateur de transport exceptionnel. L'instauration de cette reconnaissance est unanimement approuvée par les gouvernements fédéral et régionaux. Des arrêtés d'exécution pris au niveau fédéral la traduiront dans la pratique.

20.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ik begrijp dat dit dossier uiteindelijk afgerond zou moeten zijn binnen dit en een jaar ongeveer. Laat ons hopen dat het zal lukken. Het dossier loopt ondertussen al heel wat jaren mee en het wordt dringend tijd om voor deze toch niet onbelangrijke sector – onze logistiek en dies meer – een oplossing te bieden.

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

21 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het afschaffen van de retributie bij de hernieuwing van het rijbewijs voor personen met een beperking" (nr. 8045)

21 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la suppression de la redevance due en cas de renouvellement du permis de conduire d'une personne handicapée" (n° 8045)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, deze vraag is bij mij opgekomen naar aanleiding van een gemeenteraadsbeslissing in mijn gemeente Kalmthout. De gemeente heeft beslist om de vergoeding voor de hernieuwing van een rijbewijs op zich te nemen. Ondertussen heb ik gemerkt dat mijn goede partijgenoot, collega en senator Pol Van Den Driessche over hetzelfde onderwerp ook al bepaalde initiatieven heeft genomen. Het een sluit aan bij het ander.

Ik kom tot mijn vraag. Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs duidt enkele categorieën van bestuurders aan waarvoor het rijbewijs A en B beperkt is in de tijd, wegens medische redenen. In de genoemde gevallen moet het rijbewijs na een bepaalde tijd, afhankelijk van leeftijd en medische aandoening, hernieuwd worden, op basis van een rijgeschiktheidsattest dat door een geneesheer afgeleverd moet worden.

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire mentionne quelques catégories de conducteurs pour lesquels les permis de conduire A et B sont limités dans le temps pour des raisons médicales. Un renouvellement sur la base d'une attestation d'aptitude à la conduite est alors nécessaire, ce qui coûte 11 euros à la personne concernée, dont 3,75 euros pour l'administration communale et 7,25 euros pour les autorités fédérales. Dans l'intervalle, certaines

Bij iedere hernieuwing moet de persoon in kwestie een taks of vergoeding betalen aan de stad of de gemeente. Het te betalen bedrag ligt vast op 11 euro, waarvan een deel vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer naar de stad of de gemeente wordt teruggestort. De bepaling die origineel in mijn vraag stond, lijkt niet helemaal overeen te komen met de bepaling in het koninklijk besluit, maar ik denk dat het eropneer komt dat de retributie vastligt op 11 euro, waarvan 3,75 euro voor de gemeentebesturen is en 7,25 euro naar de federale overheid gaat.

Sommige gemeenten hebben ondertussen beslist om de volledige kosten op zich te nemen. Personen zonder fysieke of medische beperking ontsnappen aan het betalen van een dergelijke heffing. Zij beschikken immers over een rijbewijs met onbeperkte geldigheidsduur, dat bijgevolg niet hernieuwd moet worden. Men kan zich dus de vraag stellen of deze taks geen discriminatie inhoudt van personen met een beperking, aandoening, ziekte, enzovoort.

Heel wat gemeenten hebben daarom dus beslist deze kosten op zich te nemen. Zij hebben hiervoor een gemeentelijke bijdrage ingevoerd ten belope van het bedrag dat moet worden doorgestort. Om te vermijden dat iedere stad en elke gemeente een dergelijk reglement moet goedkeuren en om een uniforme behandeling te verzekeren over het hele land, lijkt mij een actie op het federale niveau aangewezen. Ik ben er mij uiteraard van bewust dat de financiële toestand van de federale overheid niet van die aard is om allerlei cadeaus uit te delen, maar dit lijkt toch niet echt een grote impact te hebben op het budget.

Mijnheer de staatssecretaris, is het mogelijk en wenselijk om een initiatief te nemen op het federale niveau om deze taks voor personen met een fysieke of geestelijke beperking af te schaffen?

21.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, de retributies aangerekend aan de burger voor de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs of een internationaal rijbewijs, zijn vastgesteld in artikel 51 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Voor de vervanging om welke reden ook wordt een retributie van 11 euro gevraagd, waarvan 3,75 euro voor de gemeente en de overige 7,25 euro voor de federale overheid bestemd is. Het bedrag moet per semester op een rekening van de FOD Financiën worden overgemaakt. De gemeente mag in principe geen bijkomende taks opleggen noch verminderingen toekennen.

Maar het is vanzelfsprekend niet de bedoeling om personen die om medische redenen hun rijbewijs geregeld moeten vernieuwen, op te zadelen met extra administratieve kosten. Ik zal dan ook mijn administratie laten onderzoeken hoe we het probleem kunnen oplossen en of er een mogelijkheid bestaat om de retributie in die gevallen gewoon af te schaffen. Dat lijkt me de meest voor de hand liggende weg, aangezien het om een om medische redenen gedwongen en geen vrijwillige vervanging van het rijbewijs gaat. Het is mijn bedoeling om dan de retributie te schrappen.

communes ont décidé de prendre ce coût à leur charge dans la mesure où on peut se demander à juste titre s'il n'y a pas là une discrimination des personnes ayant un certain handicap ou une maladie. Une mesure fédérale s'impose afin de garantir un traitement simple et uniforme pour l'ensemble du pays. L'incidence financière n'est en effet pas très importante. Une initiative fédérale pourrait-elle être prise pour supprimer cette taxe?

21.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Les redevances dues pour l'obtention d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire ou d'un permis de conduire international ont été fixées par l'arrêté royal du 23 mars 1998. Pour le remplacement d'un permis de conduire, un montant de 11 euros – dont 3,75 euros sont destinés à la commune et 7,25 euros aux autorités fédérales – est chaque fois réclamé. La commune ne peut accorder de taxes ou de réductions supplémentaires.

Il est évident que l'objectif ne consiste pas à infliger des frais administratifs supplémentaires aux personnes qui doivent régulièrement renouveler leur permis de conduire pour des raisons médicales. Je chargerai

mon administration d'examiner la possibilité de supprimer la redevance dans de tels cas.

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, hartelijk dank voor het antwoord. Het lijkt me een positief nieuwsbericht.

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Voilà une réponse positive. Espérons qu'une solution sera rapidement trouvée.

Er zal dan een onderscheid moeten worden gemaakt tussen afgifte van een nieuw rijbewijs om medische redenen en afgifte om andere redenen. In het eerste geval kan het bedrag op nul worden gezet. Daarmee is het probleem opgelost.

Laten we hopen dat het vrij snel gaat.

21.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik vermoed dat de gemeenten er akkoord mee zullen gaan om in die gevallen de 3,75 euro administratiekosten ook te laten vallen. Dat hoop ik althans.

21.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'espère que les communes accepteront également de supprimer les frais.

In ieder geval wordt er naar een oplossing gezocht.

21.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Prima.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

22 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la vitesse maximale autorisée pour les cars sur les autoroutes" (n° 8149)

22 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toegestane maximumsnelheid voor reisebussen op de autosnelwegen" (nr. 8149)

22.01 Josée Lejeune (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma réflexion s'articule autour du transport en autocar.

22.01 Josée Lejeune (MR): Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 over de technische eisen voor de auto's bepaalt dat voertuigen voor het transport van meer dan acht personen moeten zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer die zodanig is afgesteld dat de maximumsnelheid niet meer dan 100 km/u kan bedragen.

Selon l'article 77 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 – article rétabli par l'arrêté royal du 17 février 1995 et modifié le 15 février 2006 – portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, les véhicules de catégorie M2 et M3 sont équipés de limiteur de vitesse réglé de telle manière que la vitesse maximale ne puisse dépasser 100 km/h.

La catégorie M2 correspond aux véhicules conçus pour le transport de plus de 8 passagers et dont la masse maximale ne dépasse pas 5 tonnes. La catégorie M3, quant à elle, correspond aux mêmes types de véhicules, mais dont la masse est supérieure à 5 tonnes.

Voor die voertuigen is de toegestane maximumsnelheid in België 90 km/uur. In de buurlanden ligt die limiet echter op 100 km/uur. Denkt u dat in deze een Europese harmonisering te overwegen valt?

Venons-en à présent à la vitesse maximale autorisée pour ces véhicules qui est, pour ce qui concerne la Belgique, de 90 km/h.

Or, dans les pays voisins, que ce soit l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la limitation pour le même type de véhicule est de 100 km/h, hormis, bien entendu, dans certaines conditions très spécifiques.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question est la suivante: dans un souci d'uniformisation, tout en mettant l'accent sur l'aspect sécurité des personnes en limitant la vitesse aux endroits à risque, n'estimez-

vous pas qu'une harmonisation européenne en la matière serait envisageable?

22.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, chère collègue, je suis conscient de la problématique de la vitesse des autocars sur autoroutes.

La vitesse est actuellement limitée à 90 km/h, tandis qu'ils sont équipés d'un limiteur de vitesse fixé à 100 km/h.

Je constate avec vous que, dans une grande partie de l'Europe, la limitation de vitesse des autocars est de 100 km/h. Cependant, cette vitesse maximale est, selon le pays, soumise à certaines conditions en ce qui concerne la sécurité technique de l'autocar.

Cependant, la Commission fédérale pour la sécurité routière a estimé nécessaire de maintenir la limitation de vitesse des autocars sur les autoroutes à 90 km/h. Elle a donc émis un avis négatif, ce, surtout pour des raisons de contrôle de la vitesse, ce que, personnellement, je ne comprends pas très bien. En effet, les camions et les autocars sont équipés d'un limiteur de vitesse.

Le fait que la vitesse de 100 km/h soit autorisée dans plusieurs pays et surtout que les autocaristes ne veulent pas être – c'est un argument de poids – condamnés à rouler entre les poids-lourds, ce qui peut être dangereux, malgré mes hésitations, je suis enclin à me prononcer en faveur de l'autorisation. Cependant, il s'agit d'un point que je compte examiner dans le cadre de la révision du Code.

Malgré l'avis négatif, je suis très hésitant en ce qui concerne l'introduction de cette augmentation de la vitesse jusqu'à 100 km/h, surtout pour éviter que les autocars ne soient, avec le trafic autoroutier important de marchandises, constamment entre de gros camions.

Ce n'est pas une promesse formelle, mais je ne vous cache pas ma préférence de revoir cela à la hausse en tenant compte de certains critères techniques, comme c'est le cas dans d'autres pays européens.

22.03 Josée Lejeune (MR): Monsieur le ministre, nous partageons la même préoccupation. Je me suis laissé dire par des chauffeurs d'autocar que les accidents sont plus importants, lorsque les autocars ne savent pas se fondre dans la circulation. Ils disent également que les chauffeurs de poids lourds ont d'autres possibilités. Dès lors, ils se trouvent coincés par moment. Et dans ce cas, il faut craindre pour la sécurité des passagers.

Nos voisins français insistent, par l'intermédiaire du Conseil national du Transport, pour harmoniser la mesure au niveau européen, ce qui

22.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik geef me er rekenschap van dat de snelheid van autocars op de autosnelwegen voor problemen zorgt. De snelheidsbeperking ligt vandaag op 90 km/uur hoewel die voertuigen zijn uitgerust met een begrenzer ingesteld op 100 km/uur. In de meeste landen van Europa is de snelheidsbeperking voor autocars 100 km/uur. Per land gelden daarbij wel bepaalde technische voorwaarden voor autocars.

De Federale Commissie Verkeersveiligheid heeft met het oog op de snelheidscontrole een negatief advies uitgebracht over het optrekken van die beperking tot 100 km/uur, wat ik niet zo goed begrijp.

Ik ben geneigd me uit te spreken voor een verhoging tot 100 km/uur, omdat verscheidene landen die beperking voeren maar vooral omdat de autocarondernemers niet gedwongen tussen de vrachtwagens willen rijden, wat gevaarlijk kan zijn. Ik ben van plan dit punt te bestuderen in het kader van de herziening van de Wegcode.

Dat is geen formele belofte, maar ik steek niet onder stoelen of banken dat ik de snelheid liever zou verhogen, rekening houdend met technische criteria, zoals dat in andere Europese landen het geval is.

22.03 Josée Lejeune (MR): Onze Franse burens staan erop, bij monde van de Franse "Conseil National des Transports" (CNT), dat de maatregel in Europa geharmoniseerd wordt. Dat zou een extra troef betekenen. Frankrijk wil een regelgeving die voor iedereen duidelijk is. Ik voel niets voor een verhoging van de

constituerait un atout supplémentaire. L'optique des voisins français est d'avoir un transport lisible pour tous, qu'il s'agisse des chauffeurs de poids lourds ou d'autocars. Un problème se pose en la matière pour les étrangers se rendant dans notre pays, la réglementation étant spécifique à la Belgique.

J'espère, monsieur le ministre, que vous porterez ce dossier tout en respectant et en soulignant la sécurité. Je ne suis pas en faveur de l'augmentation de la vitesse quand elle ne revêt aucun sens. En l'occurrence, c'est une question de sécurité.

22.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Lejeune, je vous ai déjà exprimé mon sentiment à l'égard de la question que vous avez posée. J'ajoute même un argument. Étant donné la densité du trafic des poids lourds sur certaines autoroutes et des bus qui roulent tous à 90 km/h, on constate sur la bande de droite une longue file qui rend impossible à un automobiliste quelque peu peureux de rejoindre ou de quitter l'autoroute et se positionner entre les camions et les bus. C'est un élément de danger dont on ne tient pas suffisamment compte. Je ne suis pas insensible à votre suggestion. Je demanderai de revoir la position et de reconsidérer les motifs, compte tenu des critères techniques fixés dans d'autres pays, pour autoriser la vitesse pratiquée à 100 km/h.

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

23 Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het défilé van 21 juli 2008" (nr. 8171)

23 Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le défilé du 21 juillet 2008" (n° 8171)

23.01 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, volgens mijn informatie werden op vrijdag 18 juli vliegtuigen op hold geplaatst. Eerst dacht men dat dit te wijten was aan de bottleneck veroorzaakt door het ontbreken van een Europese luchtverkeersleider. Het zou evenwel ook te maken hebben met een oefensessie van de Belgische luchtmacht voor het défilé van 21 juli. Dergelijke oefensessies zouden moeten plaatsvinden zonder dat dit enige invloed heeft op de private luchtvaart.

Ik kom tot mijn vragen.

De luchtvaartmaatschappijen hebben, voor het een uur langer on hold te worden gezet, serieuze meerkosten. Worden deze maatschappijen vergoed voor een dergelijke overmacht? Werd overleg gepleegd met de maatschappijen? Worden zij daarvan verwittigd. De vliegtuigen die op 18 juli on hold werden gezet, cirkelden rond Brussel, tot meer dan een uur en tussen militaire vliegtuigen op oefening en gewone private toestellen. Werden ter zake speciale maatregelen genomen? Werd overleg gepleegd? Was een plan uitgewerkt zoals een verhoogde staat van paraatheid van brandweer en ziekenhuizen? Wat zou de kostprijs kunnen zijn? Werd met deze factor rekening gehouden?

23.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Werbrouck, het oefenschema voor het luchtdéfilé van 21 juli werd zoals elk jaar ruim op tijd gecoördineerd met de burgerluchtvaartautoriteiten teneinde interferenties tussen de militaire

snelheid als die geen zin heeft, maar in dit geval is het een kwestie van veiligheid.

22.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik zal daar zelfs nog een argument aan toevoegen. De verkeersdrukte die veroorzaakt wordt door vrachtwagens en bussen die op sommige autosnelwegen met een snelheid van 90 km/u rijden, creëert één lange file op de rechterrijstrook, waardoor het voor automobilisten moeilijk wordt om in- of uit te voegen.

23.01 Ulla Werbrouck (LDD): Le 18 juillet, des avions ont été mis en attente en raison, selon certains, du déroulement d'un exercice de la force aérienne belge en vue du défilé du 21 juillet. De tels exercices devraient se dérouler sans aucunement entraver la navigation civile. Les compagnies aériennes lésées seront-elles indemnisées? Vous êtes-vous concerté avec elles? Ce jour-là, aucun avion n'a pu atterrir une heure durant et les avions concernés ont dû effectuer des vols circulaires autour de Bruxelles en slalomant entre les avions militaires. Des mesures de sécurité ont-elles été prises? Combien ont-elles coûté?

23.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Le schéma d'exercice pour le défilé aérien du 21 juillet est toujours discuté

en de burgerluchtvaart tot een minimum te beperken.

Bij het lezen van uw vraag, voel ik me aangesproken door de zin, ik citeer: “dergelijke oefensessies zouden toch moeten kunnen plaatsvinden zonder enige hinder voor de private luchtvaart”.

23.03 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik had zoiets van “waarom kan dit niet boven zee gebeuren waar het minder druk is, het kruisen van vliegtuigen en achter elkaar passeren”. Het is niet mijn bedoeling de sessies aan te vallen maar veeleer te laten onderzoeken of die oefensessies niet elders kunnen plaatsvinden.

23.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het defilé heeft plaats in Brussel-stad.

23.05 Ulla Werbrouck (LDD): Een stad is een stad en een markt is een markt.

23.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De oefeningen en voorbereidingen gebeuren in Brussel waar het defilé plaatsvindt. Brussel ligt ten westen van de nationale luchthaven. De dominantie van de winden die uit het westen waaien zorgt ervoor dat bij elke activiteit boven Brussel-stad bijna ipso facto een probleemsituatie boven Brussel ontstaat dat vergelijkbaar is met een tijdelijk obstakel. Dat is een feit.

Het is de taak van de luchtverkeersleiding te vermijden dat conflictueus verkeer elkaar ontmoet, met andere woorden dat burgervliegtuigen en militaire vliegtuigen met elkaar in contact kunnen komen. Daarom wordt er gecoördineerd tussen alle vormen van luchtverkeer, waaronder het civiel militair luchtverkeer. Deze coördinatie verloopt dagelijks en meestal tot tevredenheid van de twee partners. Het is immers de kunst met zijn tweeën net zo gelukkig te worden als alleen.

Gezien Belgocontrol – het gaat hier niet om Eurocontrol, want het gaat hier om het lagere luchtruim – de luchtverkeersleiding verzekert en de voorbereiding en de uitvoering van het defilé een zogenaamd General Air Traffic is in tegenstelling tot een OPS-aangelegenheid, dat is een courante vlucht, wordt het hele manoeuvre op voorhand gecoördineerd en aan de luchtvaart ter kennis gebracht middels wat men een NOTAM, een Notice to Airmen, noemt.

Dat is een publicatiemiddel waarin is voorzien in de civiele veiligheidsverkeersregels, trouwens in uitvoering van een besluit dat reeds dateert van 1994. De leiding van het burgerlijk luchtverkeer weet dus bij zijn vluchtvoorbereiding welke hinder hen te wachten staat. Voor zover zij daarop niet flexibel kunnen inspelen, het gaat tenslotte veelal om geregelde vluchten, zijn de hold-situaties een passend en voorbijgaand antwoord. Het is overdreven deze situatie voor te stellen alsof het militair en burgerlijk luchtverkeer elkaar in gevaar zouden brengen, gezien het de taak van de luchtverkeersleiding is om conflictueus of convergerend verkeer uit elkaar te houden en zich geen onaangekondigde, risicovolle situaties te laten voordoen.

Het is echt niet mogelijk om de impact van het luchtdefilé op het milieu te becijferen. Hoe dan ook, de milieuzorg blijft voor mezelf en

longtemps à l'avance avec les autorités de la navigation civile.

23.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il va de soi que le défilé aérien nécessite lui aussi un exercice préalable, de préférence au-dessus de la ville de Bruxelles puisque c'est là que se déroule le défilé proprement dit.

Les services chargés du contrôle de la circulation aérienne doivent éviter que des avions civils et des avions militaires n'entrent en collision. La coordination journalière satisfait généralement tous les intervenants. La manœuvre de la séance d'exercice dans son ensemble est communiquée par l'entremise de Belgocontrol au secteur de la navigation aérienne et coordonnée à l'avance. Par conséquent, les embarras affectant la circulation aérienne sont connus d'avance. Si les services chargés du contrôle de cette circulation ne peuvent pallier ces embarras, la mise en attente des avions en passe d'atterrir à Zaventem s'avère une solution adéquate et temporaire. Il serait excessif de qualifier cette situation de dangereuse. Quant à l'incidence environnementale, elle est difficilement quantifiable. Toutefois, le ministre de la Défense et moi-même attachons de l'importance à cet aspect.

voor de minister van Defensie, want de vraag was ook aan hem gesteld, een prioritair aandachtspunt bij de beleidsbeslissingen. Het defilé van 21 juli is wat het altijd is geweest. Als de organisatie veronderstelt dat een dergelijk defilé doorgaat, passen wij ons aan de noden aan die daarbij komen kijken.

23.07 Ulla Werbrouck (LDD): Ik dank u voor uw antwoord, maar er zijn nog een paar zaken. Het is niet omdat het defilé op 21 juli in Brussel gebeurt, dat men het niet ergens anders kan oefenen. Een markt is een markt en een straat is een straat. Dat moet niet noodzakelijk boven Brussel zijn. Ik vroeg mij af of het niet gewoon op een andere plaats kan. De vraag is niet of het defilé daar moet plaatsvinden. Dit kan toch worden onderzocht. Zij kunnen opstijgen in Oostende en een defilé houden op een andere plaats, zodat de burgerluchtvaart er minder problemen mee heeft. Ik zeg niet Brugge, want men dat zal men in West-Vlaanderen niet graag horen.

Ik denk dat er wel speciale veiligheidsmaatregelen moeten bijkomen. Het zou kunnen dat er iets gebeurt. De betrokkenen moeten natuurlijk hun werk doen. Als er echter plots op één dag zoveel militaire vliegtuigen bijkomen dan is dat een reden om na te denken. Voor de rest ben ik tevreden met uw antwoord.

23.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw, ik kan alleen spreken met betrekking tot het onderdeel burgerluchtvaart. Wij treffen de maatregelen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Ik kan moeilijk beslissen of de militaire piloten die oefeningen boven Brussel moeten doen, dan wel boven Kaaskerke of Ieper. Dat is een aangelegenheid van Landsverdediging.

U hebt de vraag ook gesteld aan Pieter De Crem. Ik denk dat de vraag of zijn piloten deze zaak niet boven zee kunnen oefenen in plaats van noodgedwongen boven Brussel moet apart worden gesteld aan Pieter De Crem. Wij proberen in elk geval de organisatie van de burgerluchtvaart te doen, maximaal rekening houdend met dat fenomeen, ten einde eventuele ongelukken te vermijden.

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

24 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avarie subie par un avion cargo décollant de Zaventem" (n° 8212)**
- **Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "Brussels Airport" (n° 8291)**

24 Samengevoegde vragen van

- **de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de door een vrachtvliegtuig opgelopen schade bij het opstijgen in Zaventem" (nr. 8212)**
- **mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "Brussels Airport" (nr. 8291)**

De **voorzitter**: De heer Baeselen is afwezig.

24.01 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is vrij kort. Ik kreeg het bericht dat een Boeing 747 vrachtvliegtuig blijkbaar problemen heeft gehad bij het opstijgen. Het zou over de grond geschuurd zijn, brandstof hebben geloosd in de Noordzee en vervolgens teruggekeerd zijn. Het is niet de eerste keer dat zo iets

23.07 Ulla Werbrouck (LDD): Ce n'est tout de même pas parce que le défilé a lieu à Bruxelles que l'on ne peut s'entraîner ailleurs. Des mesures de sécurité complémentaires doivent être prises car un incident peut toujours survenir.

23.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Toutes les mesures de sécurité nécessaires à la sécurité de l'aviation civile ont été prises. Quant au lieu d'entraînement des militaires, il ressort à la compétence de la Défense.

24.01 Sonja Becq (CD&V): Un Boeing 747 aurait récemment connu des problèmes au moment du décollage de Zaventem. L'avion aurait raclé le sol et le pilote aurait

gebeurd maar mijn ongerustheid geldt de vraag waaraan dit ligt, of dit nog kan gebeuren en wat aan de oorzaak ligt van dit ongeval.

Ik hoef er geen tekeningetje bij te maken, de verschillende groepen die van nabij het vliegverkeer volgen zeggen dat als iets gelijkaardigs nog eens zou gebeuren in zo'n dichtbevolkt gebied dit toch wel wat consequenties zou kunnen hebben. Is de oorzaak van dit ongeval nu eigenlijk gekend, vooral dan in functie van hoe dit kan voorkomen worden? Heeft dit te maken met het feit dat het vliegtuig eventueel te zwaar geladen zou zijn geweest? Is dat effectief gecontroleerd? Wat dat in orde? Was er eventueel inzake de vliegwaardigheid iets niet in orde? Daar zijn wat vragen en speculaties over. Waar heeft dit mee te maken? Vandaar de vraag of die factoren in orde waren.

Toen die vragen hier regelmatig aan de orde kwamen hebt u regelmatig verwezen naar het feit dat u de internationale windnormen wou respecteren. De wind moest overall op dezelfde manier gemeten worden. Ook de windrichting en het tegen de wind in vliegen zijn belangrijke punten. Heeft de windrichting er eventueel op een of andere manier mee te maken gehad?

Ten slotte, meer algemeen, op welke manier werkt u verder aan een gelijke toepassing van de veiligheidsnormen en de windnormen op alle banen? Wanneer kunnen daar resultaten van verwacht worden?

24.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Beck, het is juist dat op 27 oktober om 16 uur de staart van een Boeing 747 cargo bij het opstijgen de grond heeft geraakt door wat zij un excès de rotation noemen. Het gaat dus om het te snel de hoogte in gaan, met een te grote hoek. Er zijn daarbij geen gewonden gevallen. Uit voorzorg heeft men de piloot dan gevraagd om boven de Noordzee te gaan vliegen om wat brandstof te lozen. Nadien is het vliegtuig teruggekeerd naar Zaventem.

Dat heeft geen aanleiding gegeven tot problemen. De cel Onderzoek Ongevallen en Incidenten van de Directie-Generaal van de Luchtvaart is met een onderzoek gestart dat op dit ogenblik trouwens nog loopt.

Het onderzoek is nog lopende. Het is nog te vroeg om conclusies te trekken over de oorzaken die aan de basis liggen van het voorval. De lading van het vliegtuig werd onmiddellijk gewogen. Daarbij werd vastgesteld dat er geen sprake van overlading was. Dit is reeds een element. Men zoekt verder naar de reden van het te scherpe opstijgen waardoor de staart van het vliegtuig de grond heeft geraakt.

Cargo-B, de maatschappij die erbij betrokken was, heeft een reeks beschermende maatregelen genomen. Dit bedrijf werkt zeer nauw samen met de directie van de FOD. Het is evident dat op basis van de conclusies van het onderzoek zal worden nagegaan welke aanbevelingen moeten worden gemaakt aan het adres van het bedrijf.

U vroeg of de wind of windsnelheid een rol heeft gespeeld. Dit element werd onderzocht. De windrichting, de snelheid van de wind en keuze van de piste liggen niet aan de basis van het ongeval. Men onderzoekt of de reden moet gezocht worden bij de technische aspecten van het vliegtuig.

alors vidé en partie les réservoirs au-dessus de la mer du Nord avant de rebrousser chemin. Ce n'est pas la première fois qu'un tel événement se produit. Quelles sont les causes de cet incident? Un tel incident pourrait-il se reproduire?

L'avion était-il trop lourdement chargé? L'incident est-il lié à la navigabilité ou à la direction du vent?

Le secrétaire d'État poursuit-il son objectif d'une application uniforme des normes de vent et de sécurité sur l'ensemble des postes? Quand les résultats de l'enquête seront-ils connus?

24.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le 27 octobre 2008, la queue d'un Boeing 747 cargo a touché le sol au décollage en raison d'un excès de rotation, c'est-à-dire un angle trop élevé au décollage. L'incident n'a fait aucun blessé. Par sécurité, il a été demandé au pilote de déverser du carburant au-dessus de la mer du Nord. Une enquête est en cours à la Cellule d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation de la direction générale du Transport aérien.

L'enquête est toujours en cours et il est donc trop tôt pour se prononcer sur les causes. En revanche, il est déjà acquis que l'accident n'était pas lié à une surcharge ni à la direction et à la vitesse du vent ou au choix de la piste. On cherche actuellement à déterminer si les aspects techniques de l'appareil sont en cause.

La société concernée, Cargo-B, coopère très étroitement avec le SPF et nous lui fournissons les recommandations nécessaires sur la base des conclusions de

l'enquête.

24.03 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris. Het is vooral belangrijk de bezorgdheid te kunnen wegnemen. Wanneer kan het onderzoek afgerond zijn?

24.03 Sonja Becq (CD&V): Quand l'enquête sera-t-elle terminée?

24.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De conclusie ligt nog niet definitief vast. Het zou kunnen dat er iets fout is gelopen bij het inbrengen van de totale lading om de kracht van de motoren te bepalen en de snelheid die nodig is aan de grond alvorens op te stijgen. De computer van het vliegtuig heeft ofwel een verkeerde reactie gemaakt ofwel een verkeerde input gekregen. Dat kan een oorzaak zijn. Dit wordt onderzocht. Daarom heeft men zowel de lading als de hoeveelheid fuel nagekeken om uit te maken wat aan de basis kan gelegen hebben. Het zou een computerfout of een menselijke fout bij de input kunnen zijn om de motorkracht te bepalen. Dat kan de oorzaak geweest zijn dat de stijging te snel en te krachtig is verlopen.

24.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il n'y a pas encore de conclusion définitive. Une erreur a sans doute été commise dans la prise en compte de la charge totale pour déterminer la puissance des moteurs. Il peut s'agir d'une erreur humaine comme d'une déficience informatique.

24.05 Sonja Becq (CD&V): Ik denk dat de vraag en het onderzoek vooral belangrijk zijn in functie van de vliegwaardigheid van het vliegtuig. Of alles motorisch, computergestuurd en menselijk in orde is, is één punt. Daarnaast is het belangrijk dat men uitsluitel kan geven over het feit of het een structureel probleem is als men met een bepaalde vracht te snel moet stijgen. Dat heeft dan weer gevolgen voor een algemeen beleid, onder meer met betrekking tot het vliegen, het baangebruik en de windrichting. Wanneer het echter gaat om een specifieke situatie of een technische of menselijke tussenkomst, moet men weten dat men in een bepaalde richting of omgeving zit, en moet men structureel ervoor zorgen dat de gevolgen niet te zwaar zijn ingeval van een menselijke fout of een computerfout.

24.05 Sonja Becq (CD&V): En ce qui concerne la politique d'utilisation des pistes, il importe de savoir si le décollage rapide avec une cargaison déterminée pose des problèmes structurels. Où en est le ministre en ce qui concerne les normes d'équivalence de la direction du vent?

Daaraan is nog een andere vraag in de marge gelieerd. Hoever staat het met de gelijke windrichtingsnormen op grond van de veiligheidsvoorschriften?

24.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Eigenlijk ben ik rond, maar ik moet nog alle neuzen in dezelfde windrichting krijgen.

24.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'en ai terminé mais je dois encore mettre tout le monde sur la même longueur d'onde.

24.07 Sonja Becq (CD&V): Hebt u daarvoor al een datum?

24.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik hoop dat eerstdaags te kunnen afronden. Blijkbaar zijn er vooringenomen stellingen die men niet gemakkelijk verlaat. Dat is nu eenmaal des mensen.

24.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: On semble difficilement renoncer aux préjugés.

24.09 Sonja Becq (CD&V): Ik hoop dat uw diplomatieke opdracht tot een goed einde komt.

24.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Wij hopen dat. Het zou zeer binnenkort moeten gebeuren.

24.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'espère pouvoir clôturer ce dossier bientôt.

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

25 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de onoverkomelijke problemen met de veiligheidshomologatie van het rollend materieel van de spoorlijn Antwerpen-Brecht" (nr. 8343)

25 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes insurmontables relatifs à l'homologation de sécurité du matériel roulant de la ligne ferroviaire Anvers-Brecht" (n° 8343)

25.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het onderwerp inzake de spoorlijn Antwerpen-Brecht, een stuk van de nieuwe HSL4, heb ik in deze commissie al veelvuldig aangekaart, meestal bij de minister voor Overheidsbedrijven. Deze keer kom ik eens bij u terecht.

Het aantal keren dat de ingebruikname van het rollend materieel voor de lijn Antwerpen-Brecht werd uitgesteld, is niet meer te tellen. Het is wel geteld, het is ondertussen al 11 keer uitgesteld. Nu vernemen wij echter uit goede en betrouwbare bron dat de problemen met de veiligheidshomologatie van het rollend materieel bijna of helemaal onoverkomelijk zijn. Bombardier zou zelfs aan de NMBS hebben laten weten dat dit niet voor einde 2009 in orde zou zijn. Men stelt zich bij de NMBS zelfs de vraag of men er überhaupt nog in gaat slagen om dit rond te krijgen. Dat doet opnieuw de piste naar voren komen om eventueel tijdelijk op de lijn tussen Antwerpen en Brecht via het klassiek seininrichtingssysteem te rijden, om zo toch een oplossing te vinden om de spoorlijn en het station die al twee jaar klaar zijn te kunnen gebruiken. Die piste is voor de zomer door uw diensten verworpen, dacht ik, omwille van bepaalde veiligheidsredenen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb hierover een aantal vragen.

Moet niet opnieuw worden onderzocht of een verbinding kan worden ingezet met locomotieven met het klassieke seininrichtingssysteem? Het deel spoorlijn waarover wij spreken, heeft geen enkele spoorwegovergang. Het lijkt vreemd dat het niet zou kunnen. Kunt u meer toelichting geven over de redenen waarom deze piste vorig jaar geen toestemming heeft gekregen?

Ik heb nog een algemene vraag, die mij stilaan wanhopig maakt. Hoe denkt u dat deze problemen kunnen worden opgelost? Het kan toch niet dat de HSL, een lijn mede gefinancierd door het binnenlands verkeer, alleen voor het internationaal HST-verkeer zou worden ingezet? Wij hebben het gevoel dat de NMBS er niet echt in gelooft en tegen haar zin het station Noorderkempen zal moeten gaan bedienen. De vraag is of de wil er is. De verbintenis die destijds is aangegaan, moet toch worden nageleefd.

25.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, in antwoord op uw eerste vraag: de nieuwe lijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens wordt uitgerust met het Europees seingevingssysteem. Dat garandeert de vereiste interoperabiliteit binnen Europa en biedt tevens een hoog veiligheidsniveau. De oppuntstelling van de locomotieven voor de relatie Antwerpen-Brecht – het station Noorderkempen – door de constructeur Bombardier is inderdaad nog niet beëindigd. De NMBS blijft bij de constructeur aandringen om de locomotieven zo snel mogelijk in overeenstemming te brengen met de vereiste technische specificaties van het veiligheidssysteem.

25.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La mise en service du matériel roulant pour la ligne Anvers-Bruxelles a déjà été reportée à plusieurs reprises. Dans l'intervalle, nous avons appris que les problèmes d'homologation qui se posent concernant ce matériel roulant sont insurmontables et que nous ne devons pas attendre de solution avant fin 2009.

Ne convient-il pas de réexaminer l'opportunité d'assurer une liaison au moyen de locomotives équipées du système de signalisation classique? Pourquoi n'avez-vous pas examiné cette piste plus avant l'an dernier? Comment ces problèmes seront-ils résolus? Une ligne à grande vitesse cofinancée par le trafic intérieur peut-elle uniquement être utilisée pour le trafic TGV?

25.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Cette nouvelle ligne est équipée du système de signalisation européen qui garantit l'interopérabilité requise au sein de l'Europe et offre de surcroît un haut degré de sécurité. La mise au point des locomotives pour cette ligne n'est en effet pas encore terminée et la SNCB continue d'insister auprès du constructeur

Uw tweede vraag. De uitrusting van de lijn met het veiligheidssysteem is een verplichting van de Europese regelgeving. Het is een zeer dure investering geweest en de installatie van een tweede seininrichting op deze lijn enkel voor de beperkte periode is economisch-financieel zeker niet te verantwoorden.

Uw derde vraag. De lijn zal gebruikt worden voor het internationaal en het binnenlands verkeer. Het project voor een binnenlandse verbinding tussen Antwerpen en Brecht – station Noorderkempem – zal worden gerealiseerd. Dat bevestigt men mij. Er is al een belangrijke weg afgelegd voor de homologatie van de locomotieven op de relatie Antwerpen-Brecht. De enige optie die redelijkerwijze openblijft is verder werken aan de ingebruikneming van infrastructuur en rollend materieel, beide met dat Europees seingevingssysteem uitgerust. Dat veiligheidsniveau moet worden bereikt. Ik weet dat daar in het verleden duidelijke beloften zijn over gedaan. Toch heb ik aangedrongen en wordt mij bevestigd dat het mogelijk blijft nog tegen het eerste semester van volgend jaar de treindienst toch in dienst te stellen. Ik weet dat ze het u beloofd hebben en heb hun eraan herinnerd. Ze hebben gezegd dat zij in elk geval proberen hun belofte na te komen. U weet dat het probleem gesitueerd wordt in de TRAXX-locomotieven en dat de veiligheidsinstallaties in die locomotieven kennelijk niet makkelijk realiseerbaar zijn of dat er in elk geval niet met de passende aandacht aan gewerkt wordt. Men heeft mij bij de spoorwegen nogmaals bevestigd dat zij alles op alles zetten om in de loop van het eerste semester van volgend jaar toch die treinen te kunnen organiseren.

25.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het kan niet bij elke vraag feest zijn. Ditmaal ontgoochelt het antwoord mij wel een beetje. Ik hoor de belofte: het eerste semester van volgend jaar. Ik heb al zoveel data en beloftes gehoord en gekregen, dat ik daar nog maar moeilijk geloof aan kan hechten. Er is ondertussen, dacht ik, al sprake van dat het 2010 zou kunnen worden, ook al is dat nog niet formeel bevestigd, maar toch. We zullen dus zien. Laten we hopen dat het toch nog kan uitkomen, uiteraard.

Mijn tweede vraag luidde of er toch niet een klassiek veiligheidssysteem geïnstalleerd kan worden. U zegt dat dat niet verantwoord zou zijn omwille van economische en financiële redenen. Ik vind het economisch en financieel echter onverantwoord dat er al twee jaar een spoorlijn en een station klaarligt met een potentieel van minstens duizend reizigers per dag die daar vol ongeduld zitten te wachten om met de trein de dagelijkse files die zo ver reiken, te kunnen passeren. Ook dat lijkt mij economisch en financieel onverantwoord, voor een spoorlijn die 750 miljoen euro heeft gekost. Het is zeker – dat is misschien nog belangrijker in dezen – maatschappelijk onverantwoord om die spoorlijn daar zomaar te laten liggen.

Ik blijf er dus op aandringen dat alles op alles wordt gezet om die investering zo snel als mogelijk effectief in gebruik te kunnen nemen, en op die manier een bijdrage te kunnen leveren aan de moeilijke mobiliteit rond Antwerpen.

25.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Van den Bergh, zoals u weet, is de realisatie van die investering niet mijn

pour que tout soit mis en ordre dans les meilleurs délais.

L'équipement de la ligne au moyen du système de sécurité est imposé par la réglementation européenne. Il s'est agi d'un investissement important et l'installation d'un second équipement, temporaire, ne se justifie pas financièrement.

La ligne sera utilisée pour le trafic international et intérieur. Il m'a d'ailleurs été confirmé que le train sera remis en service dès le premier semestre de l'année prochaine.

25.03 Jef Van den Bergh (CD&V): J'ai déjà entendu tant de promesses que j'éprouve des difficultés à y croire encore. Pour le surplus, le ministre, invoquant des raisons financières et économiques, qualifie d'irresponsable l'installation d'un système de sécurité classique, mais il est tout aussi irresponsable de laisser une ligne et une gare à l'abandon. Je continue donc d'insister pour que cet investissement soit rentabilisé au plus vite.

25.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La réalisation de

bevoegdheid. De keuze van een veiligheidssysteem op het vlak van de seingeving is een zaak van de spoorwegen, en dat ligt buiten mijn bevoegdheidsdomein. Mijn bevoegdheid bestaat uitsluitend in de homologatie van de veiligheidsvoorzieningen. U moet begrijpen, zo lang ik geen zekerheid heb omtrent de veiligheidsinstallaties in de locomotieven, ik geen groen licht kan geven voor de realisatie van die verbinding. Het zijn de diensten van de NMBS die de gepaste druk moeten zetten op Bombardier om die TRAXX-locomotieven passend uit te rusten. Zodra dat gebeurd is, garandeer ik u dat ik zo snel mogelijk zal beslissen als enigszins mogelijk is. Andere diensten weten dat zij werk moeten maken van de technische oplossing, maar zolang deze niet in orde is, dan is het niet in orde en kan ik niet positief afronden.

Veel liever zou ik antwoorden dat het voor mekaar komt en dat mijn diensten zeggen dat het in orde is. Het is echter technisch niet in orde. Tot zolang kan ik geen homologatie geven.

Ik weet niet waar de nalatigheid ligt en ik zal daar geen uitspraak over doen. Wanneer men evenwel, op basis van een aanbesteding, met locomotieven of materieel wil werken dat geen enkel antecedent heeft op het Belgische of Nederlandse net, en men weet dat men een soort van experiment aan het uitvoeren is, dan zijn er reële risico's van vertraging.

Zolang het materieel technisch niet voldoet, ga ik niet het risico laten nemen de veiligheid van de treingebruikers in gevaar te brengen. De spoorwegmaatschappij moet toezien dat het technisch in orde is. De constructeurs moeten het materieel passend uitrusten derwijze dat het veiligheidssysteem behoorlijk kan functioneren. Zodra we daar zekerheid over hebben geef ik onmiddellijk groen licht.

25.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben technisch natuurlijk niet helemaal thuis in die veiligheidssystemen maar ik heb begrepen dat ook andere constructeurs van locomotieven in andere Europese landen moeilijkheden hebben om de juiste software te ontwikkelen voor de nieuwe Europese standaard. Daardoor kom ik terug bij een bedenking die ik een paar jaar geleden al gemaakt heb. Dit valt uiteraard buiten uw bevoegdheid maar de vraag is waarom die lijn enkel met dat nieuwste systeem, waarvan men toen nog niet wist hoe gemakkelijk of moeilijk het implementeerbaar zou zijn, werd uitgerust en niet zoals de meest recent in gebruik genomen HST-lijn – tussen Parijs en Straatsburg – met een dubbel systeem, zowel de nieuwe Europese standaard als het klassieke veiligheidssysteem. Daar is men intussen wel al een aantal maanden aan het rijden.

25.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Op de Betuwelijn rijdt men nu met twee verschillende spanningen. In Nederland is men dus blijkbaar al klaar.

25.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Maar niet met het nieuwe systeem?

cet investissement ne ressortit pas à ma compétence. Le choix d'un système de sécurité relève des chemins de fer. Pour ma part, je m'occupe uniquement de l'homologation des prescriptions en matière de sécurité. Les services de la SNCB doivent dès lors mettre la société Bombardier sous pression pour qu'elle dote les locomotives TRAXX des équipements adéquats. Tant que cet aspect n'est pas é techniquement, je ne puis octroyer l'homologation.

Tant que le matériel n'offre pas entièrement satisfaction, je ne vais pas prendre le risque de mettre en danger la sécurité des usagers. Je ne donnerai le feu vert pour l'exploitation que lorsque nous aurons toutes les garanties à cet égard.

25.05 Jef Van den Bergh (CD&V): J'ai compris que d'autres pays européens éprouvent également des difficultés à mettre au point un bon logiciel correspondant au nouveau standard européen. Pourquoi, dans ce cas, cette ligne a-t-elle uniquement été équipée du système le plus récent – dont on ne savait pas encore comment il serait mis en application – et non d'un système classique "double"?

25.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Aux Pays-Bas, on est prêt. Sur la "Betuwelijn", les trains roulent aujourd'hui sous deux systèmes de tension différents.

25.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Avec le nouveau système?

25.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Toch wel, sommige met en andere zonder het nieuwe ETCS-systeem. Het moet dus kunnen. Ik denk dat men meer dan gewone druk zal moeten uitoefenen om de zaak vooruit te doen gaan.

25.08 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Certains en sont équipés, d'autres non. La possibilité existe donc.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de Mme Josée Lejeune au vice-premier ministre et ministre de la Justice et des Réformes institutionnelles sur "la perception immédiate des amendes" (n° 8325)

26 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de vice-eerste minister en minister van Justitie en Institutionele Hervormingen over "de onmiddellijke inning van boetes" (nr. 8325)

26.01 **Josée Lejeune** (MR): J'espère que M. le secrétaire d'État pourra répondre à ma question qui était adressée dans un premier temps à M. Dewael et ensuite transférée chez M. Vandeurzen avant de se retrouver, ce que j'apprends à l'instant, en commission de l'Infrastructure. Pourriez-vous me répondre?

26.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Si c'est la question sur les amendes, certainement.

26.03 **Josée Lejeune** (MR): Je vous remercie. Depuis le 31 mars 2006, les traditionnels timbres-amendes ont été supprimés et depuis ce jour, la plate-forme PolOffice Circulation fait souffler un vent nouveau sur le suivi des procès-verbaux de la circulation. La perception immédiate désormais appliquée invite depuis cette date les automobilistes affichant un comportement inapproprié à payer par virement. Ce processus s'effectue en partenariat avec La Poste qui se charge de la gestion des paiements de ces perceptions immédiates.

26.03 **Josée Lejeune** (MR): Sinds 31 maart 2006 zijn de boetezegels afgeschaft. Voortaan wordt het systeem van de onmiddellijke inning toegepast, en in kader daarvan worden de overtreders verzocht via overschrijving te betalen. Dit proces verloopt in samenwerking met De Post.

Il semblerait que cette méthode fasse ses preuves, l'avantage étant de décharger les tribunaux. Cela dit, il s'avère que les récidivistes ne sont pas réellement découragés. Un exemple pour être plus concrète: pour un excès de vitesse, une proposition de perception immédiate est envoyée à tout automobiliste qui ne dépasse pas de plus de 40 km/h la vitesse maximale autorisée sur l'autoroute. En outre, une tolérance de 6% est appliquée à ce régime de vitesse par le Collège des procureurs généraux. Concrètement, un automobiliste qui roulerait régulièrement juste en dessous de 167 km/h sur l'autoroute, même s'il était flashé régulièrement, ne serait pas inquiété pour autant qu'il honore la perception immédiate qui lui serait à chaque fois proposée.

Die methode zou vrucht afwerpen. Récidivisten worden evenwel niet echt ontmoedigd. Momenteel bestaat er immers geen centrale database. Het computersysteem bestaat wel, maar geeft geen alarmsignalen.

Un autre exemple: un conducteur qui serait régulièrement verbalisé pour avoir conduit avec un gsm à la main se verrait lui aussi proposer à chaque fois une perception immédiate, malgré le danger d'un tel comportement.

Hoe functioneert dit computersysteem precies, of de database die ook gegevens bevat omtrent de gevallen van recidive?

Monsieur le secrétaire d'État, ce comportement ne faisant pas partie des infractions les plus graves, ces dossiers ne se retrouveront jamais sur le bureau d'un magistrat pour peu que le contrevenant paie à chaque fois son amende. En effet, pour l'instant, il n'existe pas de banque de données centrale, ni chez vous ni au ministère de l'Intérieur, ni au ministère de la Justice. Pourtant, le système informatique existe mais on n'y trouve pas de signaux d'alerte, en rapport par exemple avec la plaque d'immatriculation ou le nom du conducteur.

Denkt u niet dat het verstandig zou zijn een centraal gegevensbestand aan te leggen aan de hand waarvan recidiverende verkeers-overtreders geïdentificeerd kunnen worden die voor elk van die verkeersovertredingen afzonderlijk enkel een onmiddellijke inning voorgesteld zouden krijgen?

Monsieur le ministre, comment fonctionne exactement ce système informatique ou la banque de données réelles incluant les récidives?

Afin de rendre le système encore plus équitable - il y va de la sécurité de chacun sur nos routes -, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux d'établir un fichier central qui permettrait de reconnaître les automobilistes récidivistes en matière de non-respect des règles de circulation qui ne font l'objet, pris individuellement, que d'une perception immédiate?

26.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Si je vous comprends bien, vous posez des questions concernant le fait qu'un automobiliste peut commettre un grand nombre d'infractions routières assez graves et qu'en payant chaque fois l'amende de la perception immédiate, aucune suite n'est donnée au fait que le comportement dangereux de celui-ci persiste et n'entraîne pas une réaction plus adéquate de la part de la justice.

26.05 Josée Lejeune (MR): Effectivement, puisqu'il n'y a pas de banque de données qui alerte en cas de récidive.

26.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je ne vais pas entrer dans les détails de la procédure actuelle qui est suivie en matière de traitement des perceptions immédiates mais il est vrai que dans pratiquement tous les cas, le paiement de la perception immédiate termine la procédure judiciaire et l'action des parquets.

Cela étant dit, il me semble que la répartition des infractions en quatre catégories assortie de l'extension de la perception immédiate applicable jusqu'à la troisième catégorie a pour conséquence, d'une part, que les parquets et tribunaux sont déchargés et d'autre part, qu'une punition plus adaptée au comportement récidiviste est devenue quasi impossible. De plus, celui qui peut se le permettre financièrement ou professionnellement, n'a qu'à payer ses amendes comme s'il s'agissait d'un coût d'entreprise.

Je suis tout à fait d'accord avec vos réflexions. Je trouve que celui qui commet des infractions de manière récurrente doit recevoir une sanction qui tienne compte de sa récidive.

Je vous promets de me mettre en contact avec le ministre de la Justice, les parquets et la police pour voir de quelles possibilités informatiques ou autres nous disposons déjà et de quoi nous aurions besoin pour atteindre le but recherché.

De toute façon, j'ai appris que de nouveaux projets informatiques sont en cours d'élaboration au niveau de la police et de la Justice tandis que mon administration prépare, elle aussi, la création d'une nouvelle banque de données centrale sur les permis de conduire pour fin 2010. Cela signifie qu'à cette date, on connaîtra aussi les récidivistes au sein de mon administration.

La police et le parquet n'auront qu'à s'informer chez nous si de leur côté, ils n'auront pas effectué les démarches nécessaires pour les pénaliser de façon plus adéquate.

26.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: In nagenoeg alle gevallen wordt de procedure afgesloten na de betaling van de onmiddellijke inning, tenzij de boete niet betaald wordt.

Door dit systeem worden de parketten en rechtbanken ontlast, maar is een adequatere straf voor recidivisten bijna onmogelijk. Bovendien hoeft wie die het zich kan veroorloven, de boetes maar te betalen alsof het bedrijfskosten waren.

Recidiverende verkeers-overtreders moeten inderdaad een straf krijgen die met hun gedrag rekening houdt.

Ik beloof u dat ik zal overleggen met de minister van Justitie, de parketten en de politie om te zien over welke mogelijkheden, onder meer inzake computerisering, we nu al beschikken en wat we nog nodig hebben om het gestelde doel te bereiken.

Er worden door de politie en Justitie nieuwe informaticaprojecten op poten gezet, terwijl mijn administratie de oprichting van een nieuwe centrale databank voor de rijbewijzen

voorbereidt, die eind 2010 operationeel zal zijn en het tevens mogelijk zal maken recidivisten op te sporen. De politie en het parket zullen bij ons informatie kunnen inwinnen.

26.07 Josée Lejeune (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Je ne pense pas que ce soit un projet onéreux puisque le système informatique existe. Il y a certains aménagements à apporter pour obtenir des alertes pour les récidivistes.

Je pense qu'une réflexion avec votre collègue de la Justice serait peut-être opportune.

Je vous remercie et reviendrai plus tard sur ce problème pour voir où vous en êtes et connaître l'évolution de ce dossier.

26.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Vous avez soulevé un problème que je soumettrai à M. Vandeuren.

Le **président:** En réalité, le problème est que le fichier central des policiers existe mais qu'à ce jour, le nom des récidivistes ne peut pas être transmis. En principe la transaction éteint l'action. On ne peut donc pas transmettre, dans le cadre de la loi sur le respect de la vie privée, les données du service du ministère de l'Intérieur vers la Justice. Ce n'est donc pas un problème technique mais juridique.

Il ne faut par ailleurs pas le faire sur la base des plaques des véhicules mais sur la base des conducteurs.

26.07 Josée Lejeune (MR): Ik denk niet dat dit project veel zal kosten. Het zou misschien nuttig zijn dat u overlegt pleegt met uw collega van Justitie. Ik zal u later vragen hoever het met dit dossier staat.

26.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik zal het probleem aan minister Vandeuren voorleggen.

De **voorzitter:** Het probleem is dat het centrale gegevensbestand van de politie bestaat, maar dat tot op heden de naam van recidivisten niet mag worden doorgegeven. In principe doet de minnelijke schikking de strafvordering vervallen, en men mag dus in het kader van de privacywet de gegevens van de dienst van het ministerie van Binnenlandse Zaken niet doorgeven aan Justitie.

Men moet die gegevens trouwens niet doorgeven op grond van de nummerplaten, maar volgens de bestuurders.

26.09 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: C'est pourquoi j'ai parlé de notre base de données sur les permis de conduire.

26.09 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Om die reden heb ik het over onze databank voor de rijbewijzen gehad.

26.10 Josée Lejeune (MR): La proposition que j'ai formulée concernait la plaque d'immatriculation et/ou le conducteur. Il faudrait avoir une réflexion en la matière.

26.11 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: En effet, le point que vous avez soulevé est un point délicat qui mérite que l'on trouve une solution à brève échéance.

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

La réunion publique de commission est levée à 17.58 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.58 uur.