

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 9 FEBRUARI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 9 FEVRIER 2009

Après-midi

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

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

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

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

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

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

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

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

Vervolgens wil ik u melden dat wij, zowel collega De Croo als ikzelf, na onze actie heel veel mails hebben ontvangen van ruiters die ons concrete problemen hebben aangebracht, die ons concreet gemeld hebben dat het levensgevaarlijk is wanneer zij zich op de weg begeven. Vaak toetert men als men u herkent, of men raast voorbij, of men houdt niet voldoende afstand. Er is duidelijk nood aan meer hoffelijkheid in het verkeer en dus aan de hoffelijkheidscampagnes van vroeger.

Vandaar mijn concrete vragen.

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

Ik heb nog een bijkomende opmerking. Ik heb in Hasselt, waar ik voorzitter ben van de gemeenteraad, in dat verband een betoog gehouden. Ik heb aan het stadsbestuur gevraagd om op de paden waar ruiters zich

begeven, verkeersborden te plaatsen om aandacht te vragen voor paard en ruiter. Men probeert immers vaak de weg te vermijden door in het bos of het veld te gaan rijden, maar men moet altijd een kort stuk afleggen via de openbare weg, en precies daar is het levensgevaarlijk. Die borden zullen normaal gezien op het einde van de maand eindelijk toekomen zodat zij kunnen worden geplaatst.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mijnheer de staatssecretaris, ik hoef u niet te zeggen dat dat een ernstig probleem is, zeker wanneer men kijkt naar het aantal verkochte tweedehandsauto's. In 2007 werden er meer tweedehandsauto's, maar liefst 654.480, dan nieuwe auto's, 524.795, verkocht. Vooral jongeren schaffen zich een tweedehandsauto aan,

om de evidente reden dat tweedehandsauto's gewoon iets goedkoper zijn. Daarom wil ik u vragen of het mogelijk is om tijdens de opleiding en het theoretische rijexamen iets op te nemen over de car-pass. Wij geven nu het theoretische rijexamen ook in die scholen. Ik meen dat wij er de jongeren attent op moeten maken dat de car-pass hen heel veel kan helpen.

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

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

Ten derde, uit het jaarverslag van Car-Pass blijkt eveneens dat meer dan 4.516 professionelen sinds de inwerkingtreding van de car-pass, eind 2006, nog steeds geen gegevens bezorgd hebben. Zij zijn daartoe, krachtens de wet, nochtans verplicht. Bent u van oordeel dat er meer toezicht moet komen op de professionelen in de autosector, gekoppeld aan een effectieve vervolging en bestraffing van de ondernemingen die weigeren mee te werken aan het car-pass-systeem? Ik meen dat u daarvoor best zou samenwerken met onze minister van Ondernemen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Car-Pass zelf voert informatiecampaagnes. Zo werd tijdens de zomermaanden een nationale radiocampagne

opgezet en wordt er geadverteerd in autotijdschriften en op de populairste websites waarop tweedehandswagens te koop worden aangeboden. In de autokeuringscentra en bij de DIV-antennes zijn er informatiefolders ter beschikking omtrent wat er moet gebeuren met de tweedehandswagens.

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

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

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

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

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

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

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

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

De aandacht van de jongeren daarop vestigen zou echter wel in de scholen kunnen gebeuren. De jongeren krijgen immers de mogelijkheid om het theoretisch rijexamen op school te halen. Het kost niets om daar enkele zinnen aan toe te voegen. Op die manier bereiken we onmiddellijk de jongeren die hun rijbewijs behalen, zonder een dure affichecampagne, zonder dure sensibiliseringscampagne.

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

02.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik hoop het, ja.

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

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

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

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

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verlaging van de alcohollimiet voor jonge automobilisten" (nr. 9771)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorstel om het toegelaten alcoholgehalte voor jonge bestuurders op 0,2 promille te leggen" (nr. 10161)

03 Questions jointes de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ik vrees dat wij niet buiten een aantal harde feiten kunnen, wanneer we het hebben over een lagere alcohollimiet voor nieuwe bestuurders. Uiteraard zijn er de aanbevelingen van de Europese Commissie, die al dateren van januari 2001 en van de European Transport Safety Council, het ETSC, die allebei pleiten voor

0,2 promille voor de nieuwe bestuurders. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid hebben ook dergelijke maatregelen voorgesteld. Voorts zijn er nog ontelbare studies en onderzoeken die de aanbevelingen wetenschappelijk ondersteunen.

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

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

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

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

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

Ik pleit overigens ook voor een hervorming van de rijopleiding.

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

Tot daar mijn antwoord, mijnheer de voorzitter.

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

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

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

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

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

Ik denk dat men ook internationaal moet kijken. Ik zou het betreuren mochten wij als enigen weer veel

strenger zijn. Rijden en drinken gaan volgens mij niet samen. Men doet er goed aan om controles uit te voeren en Bob-campagnes op te zetten. Hetzelfde geldt voor drugs. Ook rijden en drugs gaan niet samen. Daar zijn de nodige stappen ondertussen gezet.

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

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

Ik wil daarbij een aantal kanttekeningen maken. Jongeren zijn inderdaad oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken en een aantal gepaste maatregelen is wel degelijk te verantwoorden, zonder dat die daarom discriminerend moeten worden genoemd. Als er een probleem rijst, dringen zich immers maatregelen op.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

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

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

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

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

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, wat de eerste vraag van mevrouw Vautmans betreft, wijs ik erop dat het eerste pakket maatregelen voor een verdere Gewestvorming werd

verwoord in een voorstel van bijzondere wet houdende institutionele maatregelen, met name in de memorie van toelichting. Het gaat om een document 4-602/1, van 5 maart 2008, van de Senaat.

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

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

Ik breng deze criteria nog even in herinnering. Ten eerste, de personeelsleden van de dienst die wordt geregionaliseerd, worden overgeheveld. Ten tweede, als slechts een deel van de bevoegdheden van die dienst wordt overgeheveld, kunnen personeelsleden worden toegewezen aan die bevoegdheden. Ten derde, als er geen specifieke personeelsleden kunnen worden aangewezen, wordt een beroep gedaan op vrijwilligers. Ten vierde, als er geen vrijwilligers zijn, worden degenen die het minste dienstjaren tellen, aangewezen. Ten vijfde, daarenboven moet een evenredig deel van de personeelsleden uit de ondersteuningsdiensten mee worden overgeheveld.

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

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

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

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

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

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

Ik wens u heel veel succes ter zake.

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

05 Questions jointes de

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

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

05 Samengevoegde vragen van

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

- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de

eerste minister, over "de luchthaventaksen" (nr. 10033)

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

05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question, qui date déjà du 12 janvier 2009, concerne les redevances d'aéroport. Vous étiez alors interrogé dans un petit article du journal "Metro" sur d'éventuelles nouvelles "vliegtaksen", des taxes sur les avions, et vous répondiez qu'une étude sur une révision éventuelle des redevances demandées aux compagnies aériennes ou aux sociétés d'exploitation des aéroports était en cours. Ces redevances serviraient à mieux financer les services de votre administration en matière de sécurité aérienne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comme vous, j'estime qu'il n'est pas normal que les contribuables doivent supporter le coût des activités commerciales du secteur aérien. Il faut une taxation intelligente du transport aérien, sous la forme d'une redevance ou d'une fiscalité, qui s'applique effectivement à ceux qui consomment le voyage aérien. Par ailleurs, il serait intéressant de trouver une forme de taxation qui pénalise les voyages les plus émetteurs de CO₂ et les plus polluants.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb enkele concrete vragen.

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

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

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb ook een meer politiek getinte vraag. Als blijkt dat er een verband bestaat tussen de objectieve aansprakelijkheid van autobestuurders en ongevallen bij oversteekplaatsen, zou het dan nuttig kunnen zijn om eventueel de objectieve aansprakelijkheid een beetje terug te schroeven en opnieuw de zwakke weggebruikers alerter te maken voor het gevaar dat zij lopen? Of denkt men eraan de objectieve aansprakelijkheid nog verder uit te breiden en, zoals in Scandinavische landen, te evolueren naar een systeem van foutloze aansprakelijkheid op het vlak van autoaansprakelijkheid?

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

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

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

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

07.03 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw klaar en duidelijk antwoord.

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

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité" (n° 9881)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité réfléchissant pour les automobilistes" (n° 9983)
- Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité réfléchissant comme accessoire de sécurité obligatoirement présent dans les véhicules" (n° 10163)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het veiligheidsvest" (nr. 9881)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fluovestje in het autoverkeer" (nr. 9983)
- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fluovestje als verplicht veiligheidstoebehoren van het voertuig" (nr. 10163)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

08.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik wil beide collega's bedanken voor hun vraag.

Het gaat hier om een opvolgvraag, zoals de heer Van den Bergh al zei.

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

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

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

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

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

Aucune donnée statistique n'est disponible concernant le nombre de véhicules qui ne sont pas équipés d'un gilet de sécurité à bord. En vertu de la réglementation actuelle, l'obligation d'utiliser la veste réfléchissante se traduit par une règle de comportement. Par conséquent, la verbalisation se fait sur base du non-respect de cette règle, à savoir ne pas porter le gilet lorsque les conditions sont réunies, et non sur base de l'absence de gilet dans l'habitacle, même si l'utilisation de cette veste suppose nécessairement que le conducteur en dispose d'une dans son véhicule. Il s'agit d'une infraction du premier degré. Le montant de la perception immédiate s'élève à 50 euros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer quel est le pourcentage de véhicules actuellement en circulation dont le taux d'émission est inférieur à 110g CO₂/km? Quel est le nombre de véhicules propres qui ont pu bénéficier, au 31 décembre 2008, des aides fédérales pour réduction d'émission de CO₂ par catégorie (- de 15% et - de 3%)?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, en réponse à votre première question quant au pourcentage de véhicules en circulation dont le taux d'émission est inférieur à 110g CO₂/km, selon la banque de données de la Direction pour l'immatriculation des véhicules du SPF, le parc des véhicules immatriculés à la date du 31 décembre 2008 comptait 5.139.719 véhicules de la catégorie M1 (transport de maximum 8 personnes, chauffeur non inclus). Cependant, l'émission de CO₂ n'est pas connue pour 2.602.104 de ces véhicules. La valeur d'émission de CO₂ est à zéro. Il s'agit de véhicules plus anciens immatriculés avant le dernier trimestre 2001, à l'époque où l'encodage des émissions de CO₂ n'était pas encore effectué. Il est peu probable que ces véhicules émettent moins de 110g CO₂/km, même si nous l'ignorons.

Sur ce total de 5.139.719 véhicules, 2.537.615 véhicules présentent des émissions de CO₂ se répartissant selon les catégories suivantes: 50.701 véhicules ont des émissions inférieures à 110g CO₂/km, 10.469 véhicules émettent 110g CO₂/km et 2.476.447 véhicules ont des émissions supérieures à 110g CO₂/km.

Au 31 décembre 2008, 1,9% de l'ensemble des véhicules "particuliers", immatriculés en Belgique et dont la valeur d'émission est connue, émettent moins de 110g CO₂/km.

En ce qui concerne votre deuxième question, à savoir le nombre de véhicules propres qui ont pu bénéficier des aides fédérales pour la réduction de CO₂ par catégories, le régime des aides fédérales à l'achat de nouvelles voitures à faible émission de CO₂ a été mis en application au 1^{er} janvier 2005 et fut modifié le 1^{er} juillet 2007. Avant le 1^{er} janvier 2007, la réduction se faisait via la déclaration d'impôt et, depuis cette date, elle s'applique directement sur la facture. Monsieur Bellot, je propose de vous donner copie d'un tableau dont je vais vous citer les totaux.

Pour les véhicules dont le taux d'émission de CO₂ est inférieur à 105 gr/km, j'arrive à un total de 12.069 véhicules. Ce chiffre est en nette augmentation depuis 2007. En ce qui concerne les véhicules dont le taux d'émission de CO₂ est supérieur à 105 gr/km et inférieur à 115 gr/km, j'arrive à un total de 61.087 véhicules. Ce chiffre est également en nette augmentation depuis 2008. On arrive donc à un total de 73.156 véhicules.

Au 31 décembre 2008, 12.069 véhicules particuliers émettant moins de 105 gr de CO₂/km ont donc pu bénéficier d'une réduction d'impôt de 15% de la valeur d'acquisition de leur véhicule et 61.087 véhicules particuliers émettant entre 105 et 115 gr de CO₂/km d'une réduction de 3% de la valeur d'acquisition de leur véhicule.

Je vous transmettrai une copie de ce tableau.

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

Je voudrais formuler deux remarques.

Tout d'abord, les chiffres que vous citez montrent que le nombre de véhicules émettant de faibles émissions de CO₂ est toujours relativement peu élevé. Cependant, il y a une forte progression depuis l'année 2008 due, sans doute, à la sensibilisation, à la prise de conscience et à l'augmentation du coût des carburants mais, aussi, aux mesures incitatives mises en place.

On ne pourra pas éviter dans un proche avenir un débat sur l'accélération qu'il conviendrait de donner à ce type de dispositions et d'incitations relatives aux émissions émises, étant entendu que l'on peut supposer que les 2.600.000 véhicules sur lesquels on ne dispose pas d'éléments sont largement au-dessus de 200 gr d'émission de CO₂/km.

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

09.05 François Bellot (MR): C'est pour cela que je disais qu'une réflexion sera nécessaire, peut-être dans le cadre du plan de relance. Certains ont émis des idées. Je fais confiance au gouvernement pour avancer

dans ce sens en tenant compte des demandes formulées, notamment par l'industrie automobile.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

Aujourd'hui, cinq ans plus tard, des mesures concrètes ont été prises en matière de recherche, de réglementation et de communication. Mais les systèmes de transport intelligent ont encore bien des écueils à surmonter.

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

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

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

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

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

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

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

Proximus.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11 Questions jointes de

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

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

11 Samengevoegde vragen van

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

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

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

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

Disposez-vous des résultats pour 2008? Comment se répartissent les incidents par aéroport pour les catégories A à E de 2001 à 2008? Pouvez-vous donner également une brève description de la nature de l'incident? Est-il possible de communiquer ces informations aux membres de la commission? Enfin, au sujet du crash du Boeing Kalitta le 25 mai 2008, un rapport préliminaire précisait qu'un faucon était la cause de l'accident. Pouvons-nous avoir accès à ce rapport? Existe-t-il aujourd'hui un rapport plus détaillé? A-t-on pris des mesures pour éviter qu'un pareil accident se reproduise?

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

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

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

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

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

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

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

Je me souviens qu'à ma sortie de l'université, une de mes amies étudiantes avait rédigé un mémoire sur cette problématique. Il me semble que nous sommes toujours impuissants à intervenir contre la présence des oiseaux dans les aéroports. Et bien que j'aime beaucoup les oiseaux, des mécanismes devraient être mis en œuvre afin d'éviter ceux-ci et surtout, afin de protéger les réacteurs des avions. Je suis surprise que nous n'ayons pas encore trouvé la technologie pour ce faire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit cijfers die ik ontvang, blijkt dat een op de vier gecontroleerde voertuigen een defect vertoont. De meeste tekortkomingen hebben betrekking op de verlichting, het chassis en het remsysteem. Uit andere cijfers blijkt dat een tiende van de wagens wegens gebrek aan dimlichten wordt afgekeurd bij de centra voor technische controle. Dat is een

opvallend geheel aan mankementen. Misschien kunnen wij in de toekomst met eventuele actieplannen daaraan iets doen?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tot op heden hebben er echter nog geen testvluchten met de Mercator I plaatsgevonden. Op 6 december 2007 meldde Vlaams minister Ceyssens in de bevoegde commissie in het Vlaams Parlement dat VITO nog

altijd wacht op de vereiste vliegvergunningen voor de Mercator I. Bedoelde vergunningen dienen naar verluidt door het Bestuur der Luchtvaart te worden verstrekt.

Mijn vragen zijn dan ook de volgende.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14.03 **Ulla Werbrouck** (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat het via een Vlaams initiatief is en dat het echt een pr-stunt is. Ik kan niet geloven dat het echt operationeel zal worden. Wij zullen afwachten. Ik zal de kwestie opvolgen en ik hoop dat mijn gevoel verkeerd is.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het

antwoord. Ondanks het licht dat hier is verschenen in de duisternis, geeft dat niet veel licht voor de cabotage, tenminste niet de eerste jaren. Ik betreur dat, maar begrijp dat u daar niet onderuit kunt. De Benelux heeft dikwijls een voortrekkersrol kunnen spelen in de Europese Unie: een aantal experimenten is vaak eerst in de Benelux toegepast en later op Europees niveau. Het is jammer dat dit voor cabotage niet kan.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Samengevoegde vragen van**

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

16 **Questions jointes de**

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

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

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

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

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

onmiddellijke intrekking en het tijdelijk rijverbod zal integreren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ik heb de volgende vragen aan de staatssecretaris.

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

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

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

gelijkwaardig is.

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

In verband met het tweede aspect zegt u dat het onderwerpen van alle niet-Europeanen aan het rijexamen alleen kan in het kader van Europese regelgeving. U zegt ook dat het opzeggen van internationale verdragen niet realistisch is en dat de bilaterale akkoorden niet zomaar tot stand zijn gekomen.

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

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

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

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

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

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

Ik kom onmiddellijk tot mijn vragen.

Ten eerste, hebt u een lijst van de top vijf van frauduleuze landen waarmee een overeenkomst werd gesloten? Ten tweede, zijn de toetsingscriteria om dat buitenlandse rijbewijs om te ruilen voor een Belgisch rijbewijs adequaat genoeg voor die landen? Ten derde, India werd geschrapt van die lijst - voor alle duidelijkheid, ik heb mijn rijbewijs hier behaald; ik heb dat dus niet meegebracht - en ik had graag vernomen welke consequenties die schrapping heeft. Ik weet dat Belgen met een internationaal rijbewijs rondtoeren in India. Ten vierde, klopt het gerucht dat mensen in Quebec hun rijbewijs kunnen omruilen maar dat dit niet geldt voor de andere Canadese provincies? Ten vijfde, bent u bereid om de huidige wetgeving te evalueren en eventueel de nodige aanpassingen door te voeren?

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

Op de vraag van de heer Doomst kan ik antwoorden dat ingevolge internationale bilaterale akkoorden, de

Europese Unie niet meegerekend, ons land de rijbewijzen aanvaardt van een negentigtal landen. Jaarlijks gaat het om ongeveer tienduizend rijbewijzen die worden omgeruild tegen een Belgisch rijbewijs. Die omruiling gebeurt in de gemeente, die over een specimen beschikt van alle buitenlandse rijbewijzen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gelet op het relatief klein aantal bestuurders wiens buitenlands rijbewijs werd omgewisseld zonder examens

af te leggen, ten opzichte van het geheel van de bestuurders die wel een examen hebben gelegd, zal er wellicht geen relevante correlatie zijn tussen de betrokkenheid bij een ongeval, enerzijds, en het omgewisselde buitenlandse rijbewijs, anderzijds.

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

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

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

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

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

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

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

Mijnheer Mortelmans, u vroeg een lijst van landen waarmee een bilateraal akkoord werd gesloten en waarvan in de praktijk blijkt dat de afgifte van rijbewijzen er kan gebeuren aan personen die niet over de vereiste theoretische en praktische kennis beschikken. U vroeg ook of er veel vervalsingen in omloop zijn. Mijnheer Mortelmans, ik durf te veronderstellen dat u op een of andere manier beschikt over een lijst van landen die niet in orde zijn wat de afgifte van het rijbewijs betreft, maar ik heb die niet. Ik kan die lijst ook niet opstellen. Ik heb wel een lijst van landen waarmee wij een internationaal of een bilateraal akkoord hebben gesloten. Die lijst is trouwens gepubliceerd naar aanleiding van een schriftelijke vraag van uw collega, mevrouw Jansegers, waarnaar u duidelijk verwezen hebt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dan kom ik op uw vraag om de huidige reglementering te evalueren. Wij zijn nu eenmaal gebonden door

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ik begrijp uw standpunt wat betreft de problematiek van de bilaterale akkoorden en de internationale verdragen. Het is ook onze mening dat dit inderdaad een mes is dat aan twee kanten snijdt, en dat als een akkoord wordt opgezegd, dit ook geldt voor Belgen die naar het buitenland gaan. Wij kunnen ons daarin vinden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17.05 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Il me semblerait logique de prévoir une licence

d'exploitation avec l'aéroport de Bruxelles-National dans laquelle seraient prévues des conditions, notamment en termes de nombre de vols. Il serait opportun également que ces conditions soient révisables dans le temps, ce qui implique la durée limitée de la licence.

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

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

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

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

18 Samengevoegde vragen van

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

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

18 Questions jointes de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het ontwerp van reglementering werd voorgelegd aan de Gewesten en nota bene van het Vlaamse Gewest

heb ik nog altijd geen advies gekregen. Het advies van het Waalse Gewest is positief. Dat van Brussel is negatief. De Raad van State, waaraan de tekst eveneens werd voorgelegd, stelt in zijn advies dat er een samenwerkingsovereenkomst moet worden afgesloten tussen de federale overheid en de Gewesten om een gezamenlijk proefproject mogelijk te maken. Het is duidelijk dat wanneer het Vlaamse Gewest er niet in slaagt om een advies uit te brengen, het er ook niet in zal slagen om een samenwerkingsakkoord af te sluiten. In elk geval zijn er op het niveau van de administraties besprekingen aan de gang om tot dergelijk samenwerkingsakkoord te komen.

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer **Jenne De Potter** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rij- en rusttijden voor het wegtransport" (nr. 10571)

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

19 Questions jointes de

- M. **Jenne De Potter** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les temps de conduite et de repos pour les transports routiers" (n° 10571)

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

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

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

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

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

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

Welke conclusies hebt u daaruit getrokken?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tot daar het antwoord op uw vragen.

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

20.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag in verband met de bankwaarborgproblemen in de transportsector.

Als gevolg van de huidige bankcrisis wordt het voor de wegtransporteurs steeds moeilijker, zo niet onmogelijk, om nog een bankwaarborg te krijgen. Nochtans eist de FOD Mobiliteit en Vervoer steeds het voorleggen van een bankwaarborg als tegenprestatie voor de uitreiking van een transportvergunning. Zonder borgstelling moeten de vergunningen binnen de drie maanden worden teruggestuurd. Zonder vergunning mogen de vrachtwagens uiteraard niet rijden. Dit betekent dat transportfirma's met vrachtwagenvervoer als enige bron van inkomsten, zonder een bankwaarborg op korte termijn onvermijdelijk

op een faillissement zullen afstevenen.

Volgens SAV is er momenteel helaas geen andere mogelijkheid dan de bankgarantie. Een persoonlijke garantie of borgstelling, bijvoorbeeld door middel van een geblokkeerde rekening, zou werkelijk niet kunnen. Verschillende firma's dringen dan ook aan op een spoedige oplossing om hun activiteiten op een optimale manier te kunnen voortzetten.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u zich bewust van het urgente probleem met de borgstelling in de transportsector? Zo ja, zult u richtlijnen geven aan de FOD Mobiliteit om dit op te lossen en zo ja, welke? Zou het misschien mogelijk zijn om uitzonderlijk en tijdelijk een uitstel van bankwaarborg toe te staan om faillissementen op korte termijn te vermijden, rekening houdend met de huidige uitzonderlijke omstandigheden? Kan in deze uitzonderlijke economische situatie eventueel toch een persoonlijke garantie of borgstelling worden toegelaten? Zo ja, is hiervoor een wetswijziging noodzakelijk?

20.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, de problematiek is mij niet onbekend. Ik heb reeds aan mijn administratie de opdracht gegeven na te gaan hoe er een oplossing kan worden gevonden zonder daarbij afbreuk te doen aan een van de basisprincipes uit de wetgeving op het goederenvervoer over de weg. Wij moeten er immers over waken dat de transportfirma's die op de markt worden toegelaten de nodige financiële draagkracht hebben en voldoende betrouwbaar zijn.

Op die manier moeten wij kunnen voorkomen dat cowboys - dit is een woord uit het transportjargon - de concurrentie vervalsen en dat klanten plots worden geconfronteerd met een transporteur die niet solvabel is. De bankgarantie heeft dus zeker haar belang.

Een van de pistes die momenteel wordt onderzocht is of wij naast de bankgarantie niet opnieuw en eventueel tijdelijk de storting of het in depot geven bij de Deposito- en Consignatiekas zouden kunnen invoeren.

Het nadeel is dat, eens de storting of het in depot geven is gebeurd, er geen enkele financiële opvolging meer is, terwijl dit met een bankgarantie wel het geval is. Dat is een van de redenen waarom dit destijds werd afgeschaft.

Ik zal met de sector overleggen hoe verder kan worden gezocht naar de beste oplossing in de gegeven omstandigheden.

20.03 **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp uiteraard dat we steeds moeten zoeken naar een oplossing waarbij we de cowboys van de baan weren. We moeten zeker de nodige garanties hebben.

Ik wacht op de zo optimaal mogelijke oplossing die u zult aanreiken. Ik ga er wel vanuit dat een persoonlijke garantie niet echt een mogelijkheid is.

20.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Als er geen bankgarantie is, moet er op de een of andere manier een depot gebeuren. U kent het nadeel, met name dat eens het depot is gebeurd, er niet meer wordt opgevolgd hoe het zit met de solvabiliteit van de instelling. Dat is het grote gevaar.

Voor de klanten is de bankgarantie de meest voor de hand liggende waarborg, maar gezien het slecht functioneren van het bankwezen op dit ogenblik moeten wij naar een alternatief zoeken.

Ik zal in overleg met de verenigingen nagaan wat een alternatief zou kunnen zijn indien er geen bankgarantie kan worden bekomen.

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

21 Questions jointes de

- **Mme Marie-Martine Schyns** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle réglementation en matière de chars carnavalesques" (n° 10802)

- **M. André Frédéric** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la circulaire sur

les chars de carnaval" (n° 10813)

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Marie-Martine Schyns aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe reglementering inzake carnavalswagens" (nr. 10802)

- de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzendbrief inzake carnavalswagens" (nr. 10813)

21.01 Marie-Martine Schyns (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je tenais à assister à cette séance car, dans ma région, les carnavals vont se dérouler prochainement. La matière des chars carnavalesques est réglée par un arrêté royal qui les exempte d'inscription et de contrôle technique. Cet arrêté date de janvier 2008. Les chars sont également autorisés à rouler sur la voie publique, à titre exceptionnel, lors des manifestations locales. Cette autorisation émane normalement de l'administration communale.

Dernièrement, dans une circulaire, vous avez précisé la portée de l'arrêté royal de janvier. Il est prévu que les communes de départ et d'arrivée doivent émettre une autorisation et que chaque commune doit s'assurer que l'autre a bien donné l'autorisation de circuler.

Il y a un grand étonnement dans le chef des bourgmestres et mandataires des communes de ma région car aucun d'entre eux ne sait réellement ce qu'il doit faire. Apparemment, il n'y aurait pas eu de concertation avec le SPF Mobilité et Transports.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu de concertation? Si, entre-temps, elle a eu lieu, quels éléments de réponse peut-on apporter aux bourgmestres qui nous interpellent?

Pourquoi avez-vous estimé que cette circulaire était nécessaire? Il nous semble – et j'ai eu dernièrement l'avis d'un commissaire d'arrondissement à ce sujet – que la circulaire interprète l'arrêté royal, notamment l'article 2, §2, 2°, dans lequel on parle d'une "autorisation communale", au singulier. Nous pensions que cette autorisation devait être accordée par la commune dans laquelle a lieu le cortège et non par la commune d'où provient le char.

La circulaire ne répondrait pas à des besoins de terrain. Bien sûr, je suis consciente de la nécessité d'assurer une sécurité optimale pour l'ensemble des participants mais les organisateurs des cortèges souhaitent pouvoir donner eux-mêmes les autorisations, en fonction des six points prévus dans la circulaire. On pourrait également prévoir dans une circulaire le fait que personne ne peut se trouver sur le char durant le trajet vers la commune où ont lieu les festivités, afin de ne pas voir se produire un accident comme voici deux ou trois ans.

21.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame, permettez-moi d'avouer mon étonnement du fait que ces questions sur les chars de carnaval sont posées aujourd'hui, tandis qu'il y a un an, lors de la publication de la nouvelle réglementation, aucune question n'a été formulée. Au contraire, ce ne furent que félicitations.

Je vous rappelle volontiers la situation antérieure à 2008. Tout char de carnaval ou véhicule folklorique circulant sur la voie publique était alors, de facto, en infraction à l'égard de plusieurs dispositions du Code de la route concernant, par exemple, l'emploi des feux, la sécurité du chargement, les dimensions maximales, les équipements dangereux, etc., ainsi qu'en infraction vis-à-vis du règlement technique, notamment en ce qui concerne les dimensions maximales et le contrôle technique, voire parfois le défaut d'immatriculation ou de permis de conduire valable dans le chef du conducteur.

L'arrêté royal du 27 janvier 2008 a donc eu pour objet de légaliser une situation de fait en imposant toutefois un minimum de conditions destinées à garantir la sécurité routière lorsque ces véhicules se déplacent sur la voie publique. L'arrêté royal précise, par exemple, qu'une autorisation communale doit être délivrée, mais n'indique rien sur les éléments qui doivent être pris en compte par les autorités communales. Il ne permet pas non plus de savoir clairement quelles sont les autorités communales concernées.

C'est précisément parce que cet arrêté royal a soulevé certaines interrogations que j'ai choisi d'expliquer plus en détail la réglementation applicable, et ce au moyen d'une circulaire interprétative. Cette circulaire constitue donc un outil reprenant une série de recommandations à l'attention des autorités communales. Elle permettra d'uniformiser la pratique. Je crois qu'il est très utile que les communes de départ et d'arrivée

soient impliquées, le déplacement du véhicule recevant alors un caractère autorisé et officiel tandis que la circulaire ne comporte que des renvois à la réglementation d'application en tant que telle et des recommandations, par exemple celle d'une assurance obligatoire.

Je précise enfin que lorsque les véhicules folkloriques évoluent sur un circuit fermé à la circulation routière, par exemple dans un cortège de carnaval balisé, les dispositions de la réglementation ne sont pas d'application de toute façon et les organisateurs disposent par conséquent de la plus grande liberté.

L'esprit folklorique typique des villes et villages de Belgique n'est donc aucunement menacé; au contraire, la réglementation et la circulaire ont justement pour but de promouvoir et de faciliter la participation au carnaval.

21.03 Marie-Martine Schyns (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je partage votre avis quant au fait que ces chars étaient en infraction et qu'il existe, aujourd'hui, une réglementation en la matière.

Cela dit, je vous rapporte ici des remarques qui m'ont été transmises. Le fait que l'autorisation doive être donnée à deux endroits génère pas mal de paperasserie. Si, dans l'ensemble, je ne doute pas du bien-fondé des mesures qui ont été prises, pour 2009, la circulaire arrive trop tard pour certaines communes. Ainsi, certains bourgmestres sont pris de court.

Enfin, à partir du moment où cette circulaire existe, ne pourrait-on envisager de la compléter par l'interdiction de la présence de personnes sur le char durant le trajet qui précède et qui suit le cortège? Cela me semblerait opportun en termes de sécurité.

Je ne manquerai pas de transmettre votre réponse aux bourgmestres qui m'ont interpellée.

21.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame, avant de publier la circulaire, je me suis adressé à votre collègue bourgmestre d'Alost, ville organisatrice d'un carnaval. Elle a consulté la plupart des personnes concernées par le carnaval afin de s'assurer que toutes les conditions étaient prévues, sachant que les groupes participent à différents carnivals. La circulaire prévoit que ce sont les deux communes réellement intéressées, à savoir la commune de départ et la commune d'arrivée, qui doivent donner leur accord afin d'éviter que toutes les communes qui se trouvent sur le trajet – et il peut y en avoir des dizaines – soient également appelées à donner leur accord.

Nous avons donc essayé de faciliter le déplacement des chars.

21.05 Marie-Martine Schyns (cdH): Je ne doute pas de votre volonté de faciliter les choses, en tout cas pour les organisateurs de festivités carnavalesques. Je tiens simplement à préciser, en ce qui concerne les communes, que cette décision est arrivée fort tard et qu'elle nécessitera une mise à niveau pour 2009. Je ne dis pas qu'il y aura des problèmes dans les prochaines années. Je n'étais pas là lors des discussions qui ont eu lieu en janvier 2008, mais notre rôle est d'être le relais de ce qui se passe sur le terrain.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Nog een vraag als dit mogelijk is?

21.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Goed.

22 Questions jointes de

- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles routiers axés sur la consommation de drogues" (n° 10821)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la fiabilité du test salivaire" (n° 10870)

22 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "verkeerscontroles op drugsgebruik" (nr. 10821)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betrouwbaarheid van de speekseltest" (nr. 10870)

22.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben daarstraks al even kort de problematiek van jongeren en weekendongevallen aangehaald in het kader van de alcoholproblematiek. Ik denk dat de aanwezigheid van drugs bij uitgaande jongeren qua omvang minstens zo belangrijk is. De impact ervan op het verkeer en de verkeersveiligheid kan niet worden onderschat.

Vorige week verscheen er nog een onderzoek van de Vereniging voor Alcohol- en andere Drugsproblemen waaruit bleek dat het drugsgebruik in het uitgaansmilieu opnieuw is gestegen ten opzichte van 2005, en dan vooral het gebruik van cocaïne. Ook het gebruik van de meer vertrouwde drugs zoals cannabis blijkt terug in stijgende lijn te gaan. Ik denk dat wij de impact daarvan op het verkeer niet mogen onderschatten, hoewel wij ook daar niet over echt goed en hard cijfermateriaal beschikken.

De huidige testbatterij om drugsgebruik op te sporen in het verkeer – de gecombineerde bloed- en urinetest – is bijzonder omslachtig en tijdrovend. Dat is ook gebleken uit een doctoraatsonderzoek dat in De Verkeersspecialist is verschenen. Uit het onderzoek leren we dat die test dan ook heel weinig wordt toegepast door de politiediensten.

Het alternatief, de speekseltest, is relatief eenvoudig, kan sneller worden uitgevoerd en is gebruiksvriendelijker. Dat zou de agenten ertoe moeten aansporen om meer te controleren. Een verhoging van het aantal controles en de daaruit volgende verhoging van de objectieve en subjectieve pakkans zijn uiteraard erg belangrijk en essentieel voor een verbeterde verkeersveiligheid.

Dat was ook de reden waarom ik meer dan een jaar geleden een wetsvoorstel indiende om de speekseltest juridisch mogelijk te maken.

Het voorstel staat ondertussen ook op de agenda van de commissie. Het is dringend om hiermee effectief te kunnen doorgaan. Vorige week, naar aanleiding van het onderzoek dat in de Verkeersspecialist is verschenen, gaf u in de pers ook een reactie met betrekking tot uw intentie om het gebruik van deze test nog dit jaar mogelijk te maken. Ik kan die intentie alleen toejuichen. Tegelijk verschenen er reacties van een aantal toxicologen die vraagtekens plaatsten bij de speekseltest. Ze stelden dat de speekseltest heel goed werkt bij cocaïne, amfetamines en morfine, maar dat de betrouwbaarheid van de test bij bijvoorbeeld cannabisgebruik erg klein is. Er worden dus vraagtekens bij geplaatst. De betrouwbaarheid is uiteraard een belangrijke overweging, maar ik denk niet dat dit de wetgeving hoeft te doorkruisen. Uiteraard moet de betrouwbaarheid wel gegarandeerd zijn op het moment waarop de toestellen die door de wetgeving mogelijk worden, effectief op het terrein zullen worden gebruikt.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan ook een tweetal vragen. Ten eerste, welke waren de conclusies van de werkgroep met betrekking tot de betrouwbaarheid van de speekseltest? Als ik het goed heb begrepen was het NICC daarbij betrokken. Ten tweede, wat zal de verdere procedure zijn inzake de betrouwbaarheid, de controle, de aankoop en dergelijke, van de speekseltest op het moment dat deze juridisch wordt mogelijk gemaakt?

22.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik moet mij verontschuldigen, maar ik heb alleen het Franse antwoord. Er was immers een gelijkaardige vraag van mevrouw Lejeune.

L'étude menée récemment dans divers pays européens, dont la Belgique, dans le cadre du projet ROPS (conduite sous l'influence de substances psychotropes) révèle que 8,1% des conducteurs blessés dans un accident de la circulation auraient consommé du cannabis, 6,9% des opiacés, 5,7% des benzodiazépines, 2,9% de la cocaïne et 2,4% des amphétamines. Parmi les conducteurs décédés, les proportions sont de 10,1% pour le cannabis, 4,3% pour les benzodiazépines et la cocaïne, 2,8% pour les opiacés et 2,4% pour les amphétamines.

L'objectif du groupe de travail est de moderniser la législation d'après les progrès scientifiques et l'expérience acquise ces dix dernières années. Pour rappel, les contrôles sont actuellement divisés en trois phases: tout d'abord une batterie de tests à analyser, suivie d'un test urinaire et finalement d'une prise de sang, le tout prenant entre une demi-heure et une heure. Concrètement, le contrôle se déroulera bientôt selon les étapes suivantes. Des signes de consommation récente de drogue pourront être détectés au moyen d'une check-list standardisée: pupilles dilatées, nervosité, expression orale incohérente, etc. Si cette check-list révèle une possible consommation de drogue, un test salivaire sera effectué sur la base d'un prélèvement de salive. Si ce test est positif, la personne se verra signifier une interdiction de conduire de 12 heures en tant que mesure de sûreté et le prélèvement de salive sera analysé en laboratoire de manière

à déterminer le degré exact de concentration d'une ou de plusieurs substances illicites.

Le point de départ est la législation actuelle et les substances déjà prévues dans cette législation légèrement adaptée. D'après les études les plus récentes, le test salivaire est fiable pour toutes ces substances. En ce qui concerne le cannabis, il reste un faible risque, toutefois inférieur au test urinaire actuel, de tests faussement négatifs, c'est-à-dire des tests qui ne révéleraient pas la substance alors que la personne en a consommé.

L'Institut national de criminologie et de criminalistique (INCC-NICC) est actuellement en train de sélectionner les tests salivaires les plus performants parmi les produits mis récemment sur le marché. Le cahier des charges qui sera édicté par l'INCC devra contenir des conditions minimales de fiabilité, d'hygiène et de facilité d'utilisation.

En ce qui concerne les analyses de salive qui seront pratiquées postérieurement en laboratoire en cas de tests positifs, elles seront soumises à des conditions techniques et de certification. Les testeurs salivaires ne seront soumis à aucune condition d'homologation, étant donné que les résultats qu'ils fournissent ne pourront pas être utilisés en tant que preuves devant les tribunaux. Le budget pour l'achat des tests salivaires est géré par la Justice. On m'a assuré que les budgets nécessaires, dont je ne connais actuellement pas le montant, seront prévus à la fin de cette année et sur le budget des années suivantes.

J'espère voir les services de police utiliser les premiers tests salivaires d'ici la fin de l'année. Des campagnes de sensibilisation à la conduite sous influence de drogues sont prévues en 2009 à l'occasion de l'introduction des tests de salive. Ce sera également le cas en 2010.

22.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal het antwoord nog eens in alle rust nalezen. Ik begrijp in elk geval uw engagement om de tests mogelijk te maken in de praktijk tegen het einde van dit jaar. Dat is het allerbelangrijkste, zodat wij naar een betere controle kunnen gaan van de verkeersdeelnemers op het gebruik van drugs.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.06 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.06 heures.*