

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011

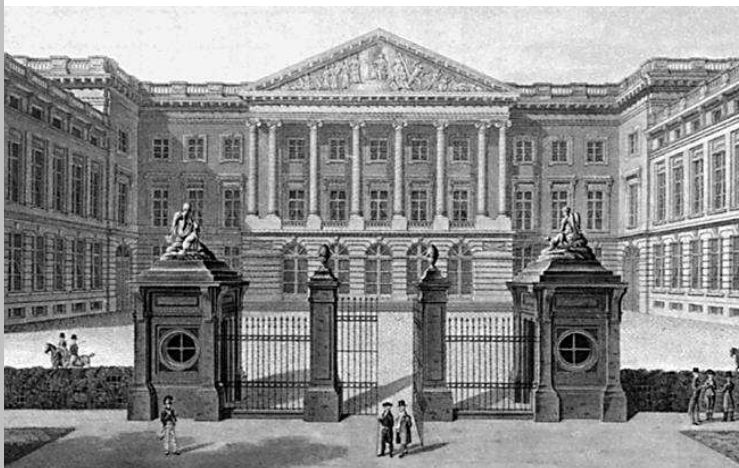
5-53COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 23 mars 2011

Séance de l'après-midi

Annales



Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Woensdag 23 maart 2011

Namiddagvergadering

5-53COM

Belgische Senaat
Gewone zitting 2010-2011

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire	Inhoudsopgave
Demande d'explications de Mme Olga Zrihen au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'aptitude à la conduite délivrée par le CARA» (n° 5-456)4	Vraag om uitleg van mevrouw Olga Zrihen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het rijgeschiktheidsattest dat door het CARA wordt uitgereikt» (nr. 5-456)..... 4
Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'installation d'alcolocks» (n° 5-442)6	Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het plaatsen van alcoholsloten» (nr. 5-442)..... 6
Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la délivrance des plaques d'immatriculation européennes» (n° 5-428)8	Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het uitreiken van Europese nummerplaten» (nr. 5-428) 8
Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la sécurité de la ligne ferroviaire passant par Montzen sur son trajet dans les Fourons» (n° 5-508).....10	Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de veiligheid van het traject van de Montzenlijn door Voeren» (nr. 5-508)..... 10
Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le développement de systèmes GPS à l'intention spécifique des poids lourds» (n° 5-516).....12	Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de ontwikkeling van gps-systemen specifiek gericht op zwaar vervoer» (nr. 5-516)..... 12
Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la possibilité de recourir à un ADN synthétique qui se libérerait en cas d'accident de la circulation» (n° 5-563)13	Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mogelijkheid tot invoering van synthetische DNA die zou vrijkomen bij een verkeersongeval» (nr. 5-563) 13
Demande d'explications de M. Yves Buysse au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'échange des permis de conduire étrangers» (n° 5-609).....15	Vraag om uitleg van de heer Yves Buysse aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de omruiling van buitenlandse rijbewijzen» (nr. 5-609) 15
Demande d'explications de M. Guido De Padt à la ministre de l'Intérieur et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le contrôle des automobilistes déclarés inaptes à la conduite pour raisons médicales» (n° 5-612)17	Vraag om uitleg van de heer Guido De Padt aan de minister van Binnenlandse Zaken en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de controle op automobilisten die wegens medische redenen niet meer met de auto mogen rijden» (nr. 5-612) 17
Demande d'explications de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'augmentation des limites de vitesse» (n° 5-616)20	Vraag om uitleg van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de verhoging van de snelheidslimieten» (nr. 5-616).....20
Demande d'explications de M. Richard Miller au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le trafic de matériel militaire à destination de l'armée iranienne, à partir de Zaventem» (n° 5-632).....21	Vraag om uitleg van de heer Richard Miller aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het vervoer van militair materieel voor het Iraanse leger vanuit Zaventem» (nr. 5-632) 21

Présidence de M. Frank Vandenbroucke*(La séance est ouverte à 15 h 40.)***Demande d'explications de Mme Olga Zrihen au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'aptitude à la conduite délivrée par le CARA» (n° 5-456)**

Mme Olga Zrihen (PS). – Divers mécanismes juridiques prévus par la loi obligent le conducteur, ou candidat conducteur, à passer divers examens pour prouver son aptitude à la conduite à la suite, parfois, d'un accident ou d'un problème avec l'assurance.

Il apparaît que le CARA – Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules – ait pour mission d'évaluer l'aptitude à la conduite des candidats présentant une diminution des capacités fonctionnelles pouvant influencer la conduite en toute sécurité d'un véhicule à moteur. Cela concerne tous les véhicules à moteur dont la conduite requiert un permis allant de la catégorie A3 classe A à la catégorie D+E.

L'existence d'institutions visant à garantir la sécurité de tous les usagers de la route est à souligner et participe grandement à une volonté, nationale et européenne, de baliser les dangers de la route et de voir diminuer progressivement le nombre de victimes d'accidents de roulage.

Certaines questions liées précisément au CARA subsistent néanmoins.

Sous quelles injonctions le conducteur ou apprenti conducteur est-il dans l'obligation de se soumettre à un examen d'aptitude à la conduite effectué par le CARA ?

Comment le CARA détermine-t-il les conditions et/ou restrictions d'usage du permis de conduire ? Sur la base de quels critères cette décision est-elle entérinée ? Quelle est la validité, voire l'objectivité, d'une telle décision ?

Le CARA est-il compétent pour décider de l'interdiction totale de conduire ou d'imposer des limites conséquentes à l'exercice de la conduite ?

Qu'en est-il de l'information diffusée auprès du public cible – conducteur averti et candidat conducteur – quant à l'obligation éventuelle de se soumettre à tout examen du CARA relatif à ses aptitudes physiques liées à la conduite ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire prévoit que, si le médecin du choix du candidat appartenant aux catégories A3, A, B, B+E et G, à savoir le groupe 1, ou le médecin d'un centre agréé par cet arrêté pour les catégories C et D, à savoir le groupe 2, constate une diminution des aptitudes fonctionnelles d'un candidat ou d'un conducteur en raison d'une atteinte de son système musculosquelettique, d'une affection du système nerveux central ou périphérique ou de toute autre affection pouvant provoquer une limitation de son contrôle moteur, de ses perceptions ou de son comportement et de ses capacités de jugement, il doit envoyer le requérant au Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules – CARA – qui est chargé de déterminer l'aptitude à conduire des conducteurs et

Voorzitter: de heer Frank Vandenbroucke*(De vergadering wordt geopend om 15.40 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Olga Zrihen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het rijgeschiktheidsattest dat door het CARA wordt uitgereikt» (nr. 5-456)**

Mevrouw Olga Zrihen (PS). – Na een ongeval of een probleem met de verzekering is de bestuurder of kandidaat-bestuurder soms verplicht verschillende examens af te leggen om zijn rijgeschiktheid te bewijzen.

CARA, het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigaanpassing, moet de rijgeschiktheid bepalen van de kandidaten met een verminderde functionele vaardigheid die een invloed kan hebben op het veilig besturen van een motorvoertuig.

Dit heeft betrekking op alle motorvoertuigen waarvoor het besturen ervan een rijbewijs vereist, gaande van categorie A3 klasse A tot de categorie D+E.

Instellingen die de veiligheid van alle weggebruikers willen verzekeren, kunnen op grote bijstand rekenen van de nationale en Europese overheid om de gevaren op de weg af te bakenen en het aantal verkeerslachtoffers progressief te verminderen.

Toch zijn er een aantal vragen.

Wie verplicht de bestuurder of kandidaat-bestuurder om zich aan een rijgeschiktheidsexamen door CARA te onderwerpen?

Wie maant de bestuurder of een leerling-bestuurder aan om aan een rijgeschiktheidstest bij CARA te doen?

Hoe bepaalt CARA de voorwaarden en/of beperkingen voor een rijbewijs? Op basis van welke criteria wordt die beslissing genomen? Wat is de rechtsgeldigheid of de objectiviteit van een dergelijke beslissing?

Is CARA bevoegd om een totaal rijverbod op te leggen of grenzen te stellen aan het besturen van een voertuig?

Welke informatie wordt aan het doelpubliek – bestuurders en kandidaat-bestuurders – verstrekt om zich eventueel verplicht aan een CARA-examen te onderwerpen om zijn rijgeschiktheid te bewijzen?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs bepaalt dat, als een arts naar keuze van de kandidaat voor het rijbewijs categorieën A3, A, B of B+E en G, namelijk groep 1, of de arts van een centrum erkend door dit besluit voor de categorieën C en D, namelijk groep 2, verminderde functionele vaardigheden vaststelt van een kandidaat-bestuurder of een bestuurder die het gevolg zijn van een aandoening van het musculoskeletaal systeem, een aandoening van het centraal of perifeer zenuwstelsel of elke andere aandoening waardoor een beperking ontstaat van de motorische controle, de waarnemingen, het gedrag en het beoordelingsvermogen, de persoon moet doorverwijzen naar het Centrum voor rijgeschiktheid en voertuigaanpassing,

les aménagements éventuels à apporter au véhicule et, le cas échéant, les conditions ou restrictions à l'utilisation du permis de conduire.

2. Le CARA détermine l'aptitude à conduire d'un conducteur sur la base des critères et normes médicaux prévus à l'annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. Ces normes sont celles prévues par la directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire.

3. En ce qui concerne les candidats du groupe 1, le médecin du CARA décide de l'aptitude à conduire du conducteur. Il peut soit le déclarer inapte à conduire, soit le déclarer apte ou apte moyennant certaines restrictions ou adaptations au véhicule.

S'il s'agit de candidats du groupe 2, le médecin du CARA communique ses conclusions au médecin du centre agréé qui prend la décision en matière d'aptitude à la conduite du conducteur.

4. Le demandeur d'un permis de conduire doit déclarer qu'il est apte à conduire selon l'annexe 6 de l'arrêté royal. Lorsqu'il ne s'estime pas autorisé à signer cette déclaration, il doit s'adresser à son médecin, qui l'informe, le cas échéant, de l'obligation de se rendre au CARA. Pour les détenteurs de permis, la même procédure est suivie.

Le candidat-conducteur du groupe 2 est informé par le médecin du centre agréé auquel il doit s'adresser s'il souhaite obtenir le permis de conduire ou si, titulaire d'un permis de conduire, il est atteint d'un défaut physique ou affection prévu par l'annexe 6 précitée.

En outre, le CARA dispose d'un site qui dispense toutes les informations nécessaires.

Mme Olga Zrihen (PS). – Je remercie le secrétaire d'État pour cette réponse mais le passage du stade de conducteur apte au stade de conducteur tenu de passer par le CARA est parfois difficile à évaluer. Il faut être allé voir un médecin et celui-ci doit avoir fait un constat. La manière dont cela se passe est très particulière. Si une assurance refuse de continuer à assurer une personne pour une série de raisons non liées à ses capacités de conducteur, la nouvelle compagnie à laquelle cette personne s'adresse peut exiger qu'elle passe une visite au CARA. On va alors évaluer, de manière arbitraire, ses capacités de conduite qui n'étaient pas mises en cause par l'assureur précédent. Ce dispositif est tributaire d'un médecin qui ne tient pas toujours compte de l'avis du médecin de famille ou de spécialistes. Quels recours peut-on avoir par rapport à ce dispositif ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Le médecin doit, en fonction de ses connaissances médicales, porter un jugement sur la situation d'une personne et décider si elle doit ou non se présenter devant le CARA ou devant un service agréé. Il n'y a pas d'arbitraire ; le médecin doit juger en son âme et conscience si elle est capable ou non de conduire un véhicule. C'est une question médicale sur laquelle je n'oserais pas me prononcer.

CARA. Dat centrum moet de rijgeschiktheid bepalen van de bestuurders en eventuele aanpassingen aan een motorvoertuig en voorwaarden of beperkingen voor het gebruik van het rijbewijs vaststellen.

2. CARA bepaalt de rijgeschiktheid van een bestuurder op basis van de criteria en medische normen in bijlage 6 van het Koninklijk Besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Die normen zijn vastgesteld in richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs.

3. Wat de kandidaten van groep 1 betreft, kan de arts van CARA over de rijgeschiktheid beslissen van de bestuurder. Hij kan hem ofwel niet in staat achten een voertuig te besturen of hem volledig of gedeeltelijk rijgeschikt bevinden, met bepaalde beperkingen of aanpassingen aan het voertuig.

Voor kandidaten van groep 2 deelt de arts van CARA zijn conclusies mee aan de geneesheer van het erkend centrum, die een beslissing neemt over de rijgeschiktheid van de bestuurder.

4. De aanvrager van een rijbewijs moet verklaren dat hij in staat is een voertuig te besturen volgens bijlage 6 van het Koninklijk Besluit. Wanneer hij vindt dat hij niet bevoegd is om deze verklaring te ondertekenen, moet hij zich wenden tot zijn arts, die hem in voorkomend geval verplicht naar het CARA te gaan. Voor degenen van wie het rijbewijs is afgenomen wordt dezelfde procedure gevolgd.

De kandidaat-bestuurder van groep 2 wordt geïnformeerd door de arts van het erkend centrum waartoe hij zich moet wenden om een rijbewijs te bekomen of als hij een rijbewijs heeft, maar aan een aandoening lijdt die in de voormelde bijlage 6 is opgenomen.

CARA heeft bovendien een website met alle nodige informatie.

Mevrouw Olga Zrihen (PS). – Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord, maar de overgang van het stadium van bestuurder die rijgeschikt is naar het stadium van bestuurder die een test moet ondergaan bij CARA is vaak moeilijk. Men moet een geneesheer opzoeken en die moet een vaststelling doen. Het is een eigenaardige manier van werken. Als een verzekering weigert iemand te verzekeren om redenen die niet verbonden zijn aan de rijgeschiktheid van een bestuurder, kan een andere maatschappij eisen dat de bestuurder getest wordt bij CARA. Men gaat dan lukraak de rijvaardigheid testen die bij de vorige verzekeraar niet werd betwijfeld. Deze beslissing hangt af van een arts die niet altijd rekening houdt met het advies van de huisarts of specialist. Welk verhaal heeft men tegen deze beslissing?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De arts moet op grond van zijn medische kennis een oordeel vormen over de situatie van iemand en beslissen of deze al dan niet door CARA of een erkende dienst moet worden getest. Er is geen willekeur; de arts moet naar eer en geweten oordelen of iemand al dan niet in staat is een voertuig te besturen. Het gaat om een medische aangelegenheid waarover ik me niet wens uit te spreken.

Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'installation d'alcolocks» (n° 5-442)

M. Patrick De Groote (N-VA). – Deux mois après que les juges de police aient été autorisés à imposer un alcolock aux chauffeurs qui conduisent régulièrement en état d'ivresse, ils n'ont pas encore fait usage une seule fois de cette possibilité. Un juge de police évoque des objections juridiques à cet égard.

Pouvez-vous donner des explications sur la mise en pratique de la loi relative à l'instauration de l'alcolock, les autorisations du centre d'accompagnement et les agréments du service de Métrologie ? Quand pensez-vous qu'il sera possible d'utiliser l'alcolock dans la pratique ? Avez-vous interrogé à l'époque les juges de police quant à l'utilité et à l'objectif de cette mesure ? Selon vous, la loi doit-elle être effectivement adaptée ? Que montrent les exemples d'utilisation d'un alcolock à l'étranger, notamment en France ? Quels en sont les enseignements ?

En réponse à une question posée le 3 février dernier à la Chambre, vous affirmiez que vous espériez pouvoir finaliser l'homologation de la partie technique et l'agrément des organismes d'encadrement et des centres de services pour que chacun puisse être fixé début mars et qu'au même moment, des séances d'information seraient organisées pour permettre aux juges de police de se familiariser avec le contenu de la loi. Vous avez dit ensuite que vous étiez occupé à reconnaître les centres de service. Vous espériez être tout à fait opérationnel dans un délai d'un mois et permettre alors l'installation des alcolocks. Je souhaiterais savoir où en est ce dossier.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Monsieur le président, Mme Désir ayant déposé une demande d'explications sur le même sujet, j'ai préparé une réponse commune. Je commencerai par répondre aux questions que Mme Désir devait poser à propos de l'installation d'un alcolock dans le véhicule de personnes condamnées pour conduite en état d'ivresse.

Les arrêtés royaux portant exécution de la loi du 12 juillet 2009 ont été publiés au *Moniteur belge* le 9 décembre 2010. Ainsi, nous n'avons pas franchi les trois mois par rapport à l'exécution des démarches qui doivent encore être prises par les différentes parties pour rendre la mesure applicable.

Les parties impliquées ont logiquement attendu la publication officielle avant d'entreprendre d'autres démarches. Sur la base des textes officiels, les fabricants et les distributeurs d'alcolocks doivent faire homologuer leurs appareils par la métrologie légale du SPF Économie. Des institutions d'encadrement et des centres de service doivent être reconnus par le SPF Mobilité et Transports.

Les candidats potentiels préparent leur dossier. Une concertation est organisée afin d'anticiper autant que possible les problèmes éventuels et les questions susceptibles d'être

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het plaatsen van alcoholsloten» (nr. 5-442)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Twee maanden nadat politierechters de mogelijkheid kregen een alcoholslot op te leggen aan chauffeurs die herhaaldelijk dronken achter het stuur zitten, is hiervan nog niet één keer gebruik gemaakt. Intussen is er een reactie van een politierechter op het terrein die zegt dat er juridische bezwaren zouden zijn.

Kan u een toelichting geven over de praktische uitvoering van de wet inzake het invoeren van het alcoholslot, de vergunningen van de begeleidingscentra en de erkenningen door de dienst Metrologie? Wanneer verwacht u dat het mogelijk is het alcoholslot in de praktijk toe te passen? Heeft u destijds de politierechters gevraagd naar het nut en het opzet van deze maatregel? Moet volgens u de wet effectief worden aangepast? Wat leren de voorbeelden van de toepassing van een alcoholslot in het buitenland, bijvoorbeeld in Frankrijk? Wat zijn de ervaringen daar?

In antwoord op een vraag in de Kamer van 3 februari jongstleden stelde u dat u hoopte de homologatie van het technische gedeelte en de erkenning van de omkaderingsinstellingen en dienstencentra rond te krijgen, zodat ze begin maart zouden kunnen informeren en zouden bevestigen dat ze kunnen functioneren. U stelde ook dat begin maart voorlichtingsvergaderingen zouden worden georganiseerd om de politierechters vertrouwd te maken met de inhoud van wat op het vlak van het alcoholslot in de wetgeving is opgenomen. U maakte zich toen sterk volop bezig te zijn met de erkenning van de dienstencentra. U hoopte over een maand volledig operationeel te kunnen zijn en dat het alcoholslot vanaf dan in gebruik zou kunnen worden gesteld. Ik kreeg graag een stand van zaken.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Mevrouw Désir heeft een vraag om uitleg over hetzelfde onderwerp ingediend en daarom heb ik een gemeenschappelijk antwoord voorbereid. Eerst antwoord ik op de vragen van mevrouw Désir over het voorstel om een alcoholslot te installeren in de wagen van mensen die veroordeeld zijn voor dronken rijden.*

De koninklijke besluiten voor de uitvoering van de wet van 12 juli 2009 werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 9 december 2010. Er zijn nog geen drie maanden verlopen. De verschillende partijen moeten nog stappen ondernemen om de maatregel toe te passen.

De betrokken partijen hebben gewacht op de officiële publicatie alvorens andere acties te ondernemen. Op basis van de officiële teksten moeten de producenten en verdelers van de alcoholsloten hun toestellen nog laten ijken door de wettelijke meetapparatuur van de FOD Economie. Begeleidende instellingen en dienstencentra moeten door de FOD Mobiliteit en Vervoer worden erkend.

De mogelijke kandidaten bereiden hun dossiers voor. Er is overleg om zoveel mogelijk te anticiperen op eventuele problemen en eventuele vragen bij het onderzoek van de

posées lors de l'examen des dossiers d'approbation. Cette phase est presque terminée.

Les demandes d'homologation et d'approbation doivent être introduites dans le courant du mois de mars. Je suppose que les autorités concernées seront bientôt en mesure de les octroyer.

Bien qu'il n'y ait pas encore d'homologations d'appareils ni d'approbations d'institutions d'encadrement et de centres de services, les tribunaux peuvent condamner un justiciable à installer un alcolock depuis le 1^{er} octobre 2010 même si la peine, elle, n'est pas encore exécutable. Le tribunal de police de Verviers vient d'ailleurs de prononcer une condamnation en ce sens.

In fine, la réussite de la mesure dépendra de l'attitude des parquets et des juges. En pratique, les magistrats vérifieront si les justiciables sont disposés à coopérer.

La réglementation relative aux alcolocks résulte d'une étude pilote menée, entre 2004 et 2006, par l'Institut belge de la sécurité routière, en collaboration avec six arrondissements judiciaires. L'alcolock a ainsi été utilisé en tant que mesure judiciaire alternative.

Une des conditions à remplir était que l'alcolock ne devait pas être utilisé pour des personnes présentant manifestement une dépendance à l'alcool, à moins que celles-ci bénéficient d'un accompagnement médical. En ce sens, je rejoins le juge de police Peter D'Hondt. L'alcolock vise surtout l'alcoolique social ou invétéré qui risque de conduire régulièrement sous influence.

La loi laisse cette marge d'appréciation au juge de police qui décide lui-même s'il impose une interdiction totale de conduire, éventuellement avec un examen d'aptitude médicale à la conduite, ou s'il permet que quelqu'un continue à conduire avec un alcolock.

En tout état de cause, la loi impose de suivre un programme d'accompagnement, notamment médical. Une adaptation de la loi n'est donc pas nécessaire mais, après un certain temps, l'utilisation de l'alcolock devra être évaluée.

Après la Finlande, la Belgique est le deuxième pays de l'Union européenne à introduire l'alcolock dans sa législation. Notre législation suscite par conséquent beaucoup d'attention. En tant que pionnière au niveau européen, la Suède a déjà mis sur pied divers projets pilotes avec des résultats positifs. Toutefois, la Suède n'a pas encore de législation en la matière. En décembre 2010, le parlement suédois a adopté une loi qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2012. Dans le nouveau système, tous les conducteurs suédois interceptés en état d'ébriété pourront opter pour un alcolock s'ils veulent conserver leur permis de conduire.

Certains contrevenants récidivistes graves – à partir d'un pour mille – et les personnes présentant une dépendance à l'alcool devront rouler pendant deux ans avec un alcolock et ne pourront récupérer leur permis de conduire qu'après avoir pu prouver qu'ils sont sobres depuis six mois. Les Pays-Bas préparent une législation qui entrera normalement en vigueur le 1^{er} mai et, en France, la procédure parlementaire est pratiquement finalisée. Dès que cette législation entrera en vigueur, probablement au printemps de cette année, le juge

goedkeuringsdossiers. Deze fase is bijna beëindigd.

De aanvragen voor officiële erkenning en vergunning moeten in de loop van de maand maart worden ingediend. Ik veronderstel dat de betrokken autoriteiten ze binnenkort zullen kunnen toekennen.

Hoewel de toestellen en de vergunningen van de begeleidings- en dienstencentra nog niet zijn goedgekeurd, kunnen de rechtbanken al sinds oktober tot een alcoholslot veroordelen, al is de straf nog niet uitvoerbaar. De politierechtbank van Verviers heeft al een straf in die zin uitgesproken.

Het welslagen van de maatregel zal afhangen van de houding van de parketten en de rechters. In de praktijk zullen de magistraten oordelen of de rechtsonderhorige bereid is mee te werken.

De reglementering betreffende het alcoholslot is het resultaat van een proefproject van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, uitgevoerd tussen 2004 en 2006, in samenwerking met zes gerechtelijke arrondissementen. Hierbij werd het alcoholslot als een alternatieve gerechtelijke maatregel toegepast.

Één van de voorwaarden was dat het alcoholslot best niet wordt toegepast wanneer het gaat om personen met een manifeste alcoholverslaving, tenzij ze onder medische begeleiding staan. In die zin kan ik politierechter Peter D'Hondt volgen. Het alcoholslot is vooral bedoeld voor de sociale of de gewoontedrinker waarbij het risico groot is dat die herhaaldelijk onder invloed gaat rijden.

Het is precies deze beoordelingsruimte die door de wet aan de politierechter wordt overgelaten. Hij beslist zelf of hij een totaal rijverbod oplegt, eventueel met een medisch rijgeschiktheidsonderzoek, dan wel of hij toelaat dat iemand blijft rijden met een alcoholslot.

In elk geval verplicht de wet dat er een begeleidingsprogramma moet worden gevolgd waarbij ook medische begeleiding aan bod kan komen. Er is bijgevolg helemaal geen noodzaak om de wet aan te passen, maar na verloop van tijd zal de toepassing van het alcoholslot moeten worden geëvalueerd.

België is na Finland het tweede land in de Europese Unie om het alcoholslot in de wetgeving te introduceren. Onze wetgeving krijgt dan ook veel aandacht. Zweden heeft als Europese pionier al diverse proefprojecten opgezet, met positief resultaat. Maar Zweden had nog altijd geen wetgeving in dit verband. Het Zweedse parlement keurde in december 2010 een wet goed die op 1 januari 2012 in werking zal treden. In het nieuwe systeem zullen alle Zweedse overtreders die betrapt werden op het rijden onder invloed van alcohol kunnen opteren voor een alcoholslot als ze hun rijbewijs willen behouden.

Bepaalde zware overtreders – vanaf 1 promille – recidivisten en personen met een alcoholafhankelijkheid zullen twee jaar met een alcoholslot moeten rijden en hun rijbewijs pas terugkrijgen, als ze gedurende zes maanden kunnen aantonen opnieuw clean te zijn. Nederland is volop bezig met de voorbereiding van een wetgeving die normaliter op 1 mei in werking treedt en in Frankrijk is de parlementaire procedure

pourra également imposer un alcolock au conducteur intercepté en état d'ébriété.

M. Patrick De Grootte (N-VA). – *Je me réjouis qu'une phase d'évaluation soit prévue et que nous servions de « projet pilote » pour les Pays-Bas.*

Si j'ai bien compris, vous avez parlé d'un retard. En février, vous disiez que les homologations seraient prêtes à la fin du mois. Un mois a passé et vous dites toujours la même chose aujourd'hui. Pour quelle raison ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *En principe, elles devraient être prêtes à la fin de ce mois-ci mais je préfère, par précaution, parler de la fin du mois prochain au plus tard.*

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la délivrance des plaques d'immatriculation européennes» (n° 5-428)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *À la mi-novembre 2010, la plaque d'immatriculation européenne a été introduite en Belgique. L'une des conséquences de la nouvelle réglementation est que tout véhicule immatriculé pour la première fois doit avoir immédiatement une nouvelle plaque minéralogique européenne. Il n'est plus possible de reprendre une plaque existante de modèle ancien.*

Fin décembre, les courtiers d'assurances ont commencé à se plaindre du délai de livraison des nouvelles plaques ayant fait l'objet d'une demande papier. Dans certains cas, le délai d'attente était de quatre semaines. Cette information a été confirmée par des communiqués de presse qui précisaient cependant que les demandes via WebDIV était encore traitées dans les délais.

Dans le courant du mois janvier, la Direction pour l'immatriculation des véhicules, la DIV, a annoncé sur son site web que les services centraux et les antennes seraient fermés les 18 et 25 janvier 2011, sans préciser la raison de ces jours de fermeture supplémentaires imprévus. Par la suite, nous avons appris que ces deux journées devaient permettre de résorber le retard apparu dans le traitement des nombreuses demandes d'une nouvelle plaque d'immatriculation européenne en affectant à ce travail le personnel normalement chargé de l'accueil et des contacts téléphoniques.

En outre, le dernier soi-disant petit salon de l'auto a enregistré le nombre record de 380 000 visiteurs, soit une augmentation de 30 000 par rapport au précédent record de 2007, ce qui aura vraisemblablement pour conséquence une augmentation des ventes. Il ressort des données de la DIV que le nombre le plus important d'immatriculations se situe traditionnellement en mars, à chaque fois après un salon de l'auto. On peut donc s'attendre à un pic dans les demandes de nouvelles plaques d'immatriculation.

bijna afgerond. Zodra deze wetgeving in werking treedt, waarschijnlijk in de lente van dit jaar, zal de rechter aan de overtreder die betrapt wordt op het rijden onder invloed van alcohol, eveneens een alcoholslot kunnen opleggen.

De heer Patrick De Grootte (N-VA). – Ik ben blij dat er een evaluatiefase komt en ook dat wij nog voor Nederland als 'proefproject' fungeren. België moet alvast deze keer eens niet achterna hollen.

Heb ik het mis als ik uit uw antwoord concludeer dat er een vertraging is? In februari zei u nog dat de homologaties eind van die maand zouden rond zijn. We zijn intussen al een maand verder, maar u zegt vandaag hetzelfde. Is daar een reden voor?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Normaal zouden ze voor het einde van deze maand in orde moeten zijn, maar laat ik het voorzichtigheidshalve houden bij ten laatste eind volgende maand.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het uitreiken van Europese nummerplaten» (nr. 5-428)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Half november 2010 werd de Europese nummerplaat in België ingevoerd. Een van de gevolgen van de nieuwe regelgeving is dat elk voertuig dat voor het eerst ingeschreven wordt, onmiddellijk een nieuwe Europese nummerplaat moet krijgen. Het overnemen van een bestaande plaat van het oude model is niet meer mogelijk.

Eind december begonnen verzekeringsmakelaars klachten te uiten over de leveringstermijn van nieuwe platen bij papieren aanvragen. Ik heb weet van gevallen waarin dat vier weken duurde. Dat werd bevestigd door persberichten, die ook vermeldden dat de aanvragen via WebDIV wel nog tijdig worden behandeld.

De dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) meldde in de loop van januari op zijn website dat de centrale diensten en de antennekantoren op 18 en 25 januari 2011 gesloten zouden zijn. De reden voor die onverwachte extra sluitingsdagen werd niet vermeld. Later bleek dat er een achterstand was ontstaan bij de verwerking van de vele nieuwe aanvragen voor een nieuwe Europese nummerplaat. De achterstand moest op die twee dagen ingehaald worden door personeel in te schakelen dat normaal publiek ontvangt of telefonisch te woord staat.

Daarnaast scoorde het voorbije, zogezegd kleine autosalon een record voor het aantal bezoekers: meer dan 380 000, een toename met 30 000 in vergelijking met het vorige record van 2007. Het valt te verwachten dat dit hoge aantal bezoekers zal weerspiegeld worden in hogere verkoopscijfers. Uit de gegevens van de DIV blijkt dat traditioneel het grootste aantal inschrijvingen gebeurt in de maand maart, telkens enige tijd na het autosalon. De grote piek in aanvragen voor de nieuwe nummerplaten moet dus hoogstwaarschijnlijk nog volgen.

Is de achterstand bij DIV ingehaald dankzij de twee extra sluitingsdagen op 18 en 25 januari 2011? Vermoedelijk is het antwoord negatief, aangezien er nog eens twee extra

La DIV a-t-elle résorbé le retard grâce aux deux journées supplémentaires de fermeture des 18 et 25 janvier 2011 ? Je suppose que la réponse est négative étant donné les deux journées supplémentaires de fermeture des 1^{er} et 15 mars. Dans ce cas, des mesures complémentaires sont-elles prévues pour enfin résorber ce retard ?

L'afflux actuel de demandes d'une nouvelle plaque d'immatriculation était-il vraiment une surprise ? Des mesures ont-elles été prises pour faire face à cette situation qui était pourtant prévisible ?

Quel est actuellement le délai de traitement d'une demande via WebDIV et d'une demande papier ? Ces délais respectent-ils les promesses faites aux clients ?

Des mesures ont-elles été prises ou sont-elles prévues pour promouvoir l'utilisation des applications de WebDIV ? Lesquelles ?

Les services sont-ils prêts à faire face à l'afflux de demandes résultant traditionnellement du salon de l'auto, d'autant qu'elles concerneront principalement de nouvelles plaques d'immatriculation ? Les chiffres de janvier et février indiquent en effet une augmentation du nombre de demandes. En février, 141 159 demandes avaient déjà été reçues.

M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Les journées de fermeture supplémentaires ont permis de résorber le retard. Des mesures complémentaires ne sont donc pas nécessaires pour le moment.*

L'afflux de demandes d'immatriculation était difficilement prévisible. En tout cas, le nombre élevé de demandes quotidiennes, au moins huit mille par jour, n'avait pas été prévu. L'augmentation du nombre d'immatriculations résulte en premier lieu des conditions attractives du secteur de l'automobile. De plus, le succès remporté par les plaques européennes incite de nombreuses personnes à demander une nouvelle immatriculation de leur véhicule, afin d'obtenir une telle plaque.

Actuellement, 98 à 99% des immatriculations sont traitées dans les deux jours ouvrables. Cela correspond totalement aux objectifs opérationnels de la direction Inscriptions et homologations des véhicules.

À l'occasion de l'introduction de la plaque d'immatriculation européenne, diverses mesures de promotion de WebDIV ont été prises, notamment la possibilité d'opter pour une deuxième adresse de livraison et/ou une livraison urgente. Notre campagne d'information et nos affiches visent clairement à promouvoir l'immatriculation via l'internet. Les trois quarts des demandes sont introduites via WebDIV.

La direction Inscriptions et homologations des véhicules tente d'anticiper l'augmentation attendue du nombre d'immatriculations résultant du salon de l'auto. Elle étudie actuellement les différentes possibilités permettant de faire face à une éventuelle nouvelle augmentation importante du nombre d'immatriculations dans les semaines à venir.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Si j'ai bien compris, il n'y aura plus de journées de fermeture supplémentaires inattendues. Je ne partage pas l'avis du ministre selon lequel il n'était pas possible de prévoir l'afflux supplémentaire. Les statistiques*

sluitingsdagen waren, op de dinsdag 1 en 15 maart. Worden er in dat geval extra maatregelen voorbereid om deze achterstand alsnog in te halen?

Was de huidige toevloed aan aanvragen voor nieuwe nummerplaten echt een verrassing? Werden er maatregelen genomen om deze situatie, die nochtans makkelijk te voorspellen was, het hoofd te bieden?

Wat is de huidige termijn voor de afhandeling van een aanvraag via WebDIV en via een papieren aanvraag? Komt dit overeen met wat de klanten wordt beloofd?

Werden er in het verleden maatregelen genomen om het gebruik van WebDIV-toepassingen te promoten of zijn dergelijke maatregelen gepland? Zo ja, welke?

Zijn de diensten voorbereid om de drukte het hoofd te bieden die traditioneel op het autosalon volgt, vooral daar de aanvragen nu grotendeels nieuwe nummerplaten zullen betreffen. Uit de cijfers van januari en februari blijkt inderdaad een toename van het aantal aanvragen: voor februari waren er al 141 159 aanvragen.

De heer Etienne Schoupe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Door de extra sluitingsdagen werd de opgelopen achterstand ingehaald. Bijkomende extra maatregelen zijn voorlopig dus niet nodig.

De toevloed aan inschrijvingen was zeer moeilijk in te schatten. Men had in ieder geval niet verwacht dat er dagelijks zoveel aanvragen zouden zijn. Het zijn er minstens achtduizend per dag. In de eerste plaats is er een stijging van het aantal inschrijvingen als gevolg van de aantrekkelijke voorwaarden in de automobielsector. Ten tweede heeft het succes van de invoering van de Europese kentekenplaat ervoor gezorgd dat vele mensen hun voertuig wensten opnieuw in te schrijven onder een Europese kentekenplaat.

Op het ogenblik wordt 98 tot 99% van de inschrijvingen binnen twee werkdagen afgehandeld. Dat ligt volledig in de lijn van de operationele doelstellingen van de directie Inschrijvingen en Homologaties Voertuigen.

Naar aanleiding van de invoering van de Europese kentekenplaat werden verschillende maatregelen genomen ter promotie van WebDIV. Daarbij denk ik vooral aan de mogelijkheid om een tweede leveringsadres en/of een spoedlevering te kiezen. Ook onze informatiecampagne en affiches zijn duidelijk gericht op de promotie van inschrijvingen via internet. Driekwart van de aanvragen gebeurt via WebDIV.

De directie Inschrijvingen en Homologaties Voertuigen tracht te anticiperen op de te verwachten stijging van het aantal inschrijvingen na het succes van het autosalon. Ze onderzoekt momenteel verschillende mogelijkheden om het hoofd te bieden aan een eventuele nieuwe forse stijging van het aantal inschrijvingen in de komende weken.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Als ik het goed begrepen heb, zullen er dus geen onverwachte extra sluitingsdagen meer komen. Ik ben het er echter niet mee eens dat de extra drukte niet kon worden voorzien. Wie gewoon de statistieken

du site web de la DIV montrent clairement que chaque année, un pic est observé au cours des mêmes mois. Si la DIV avait extrapolé les chiffres de novembre, elle aurait été à même de prévoir les problèmes.

Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la sécurité de la ligne ferroviaire passant par Montzen sur son trajet dans les Fourons» (n° 5-508)

M. Huub Broers (N-VA). – Le premier ministre Yves Leterme a récemment rencontré la chancelière allemande Angela Merkel. Selon nos sources, ils auraient également parlé du trajet du Rhin d'acier. Je suis conscient que certains collègues préféreraient voir le dossier évacué parce qu'ils craignent que l'on touche ainsi à l'emploi, notamment à la gare de Montzen. Je me soucie moi aussi de ces emplois parce qu'y travaillent surtout des personnes de la région. J'aimerais toutefois connaître l'état de ce dossier, notamment pour des raisons de sécurité sur le territoire de la commune des Fourons.

Tous les lourds et dangereux transports de marchandises vers et depuis l'Allemagne doivent, pour arriver à Montzen, passer par le plus long tunnel belge pour transport de marchandises, celui de Veurs à Fourons. En outre, ces mêmes transports doivent également passer, sur le territoire de cette commune, sur le pont ferroviaire de 23 mètres de haut qui a été construit au-dessus de Fouron-Saint-Martin par des prisonniers de guerre russes pendant la première guerre mondiale. Un peu plus loin, à Moresnet, cette ligne se raccorde sur le plus long pont du pays pour le transport marchandises. Le viaduc de Fouron-Saint-Martin montre depuis plusieurs années déjà des signes de décrépitude. On peut dès lors supposer que la sécurité n'y est plus optimale. Voici quelques années, un bloc de béton de plus de 300 kilos est d'ailleurs tombé du pont, près d'une habitation. Selon nos informations, il s'agirait de la conséquence de vibrations excessives. Ce pont, vieux de près de cent ans, n'a pas été construit pour de tels transports. J'énumère ces informations uniquement pour montrer que la sécurité normale ne peut être garantie en permanence sur un trajet d'environ dix kilomètres. Des accidents avec des victimes ne sont pas à exclure. Une catastrophe ne peut être évitée si un accident se produit avec un train transportant des matières dangereuses à travers une partie d'un village. À cause de la capacité totale, des transports doivent aussi être effectués tard le soir et tôt le matin. C'est déroutant pour les riverains. Seule l'ouverture du Rhin d'acier peut réduire l'intensité du problème.

Où ce dossier en est-il ? Quand une partie du transport pourra-t-elle être déviée par d'autres routes afin d'accroître la sécurité ? Des mesures ont-elles été effectuées et/ou des travaux de stabilisation ont-ils eu lieu sur le pont de Fouron-Saint-Martin après la chute de gros blocs ? Quelles mesures de sécurité complémentaires prendra-t-on ou quels travaux effectuera-t-on à court ou moyen terme sur le viaduc de Fouron-Saint-Martin ?

Existe-t-il un plan de sécurité dans le cas d'une éventuelle catastrophe ? Quand informera-t-on ou se concertera-t-on à ce sujet avec les instances compétentes ? Quand la

van de website van de DIV bekijkt, ziet dat er elk jaar in dezelfde maanden een piek optreedt. Indien de DIV de cijfers voor november geëxtrapoleerd had, dan had men de problemen kunnen zien aankomen.

Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de veiligheid van het traject van de Montzenlijn door Voeren» (nr. 5-508)

De heer Huub Broers (N-VA). – Premier Leterme heeft onlangs de Duitse kanselier Merkel ontmoet. Volgens bronnen zouden ze het ook even over het traject van de IJzeren Rijn hebben gehad. Ik ben er mij van bewust dat sommige collega's het dossier liever afgevoerd zouden zien omdat ze vrezen dat de werkgelegenheid, onder andere in het station van Montzen, erdoor aangetast zou worden. Die werkgelegenheid is ook mijn bekommernis, omdat er vooral mensen uit de eigen regio werken. Toch wil ik graag weten wat de stand van zaken is in dit dossier, meer bepaald omwille van veiligheidsredenen op het grondgebied van de gemeente Voeren.

Alle zwaar en gevaarlijk goedertransport naar en van Duitsland moet, om in Montzen te raken, door de langste Belgische goederenspoorwegtunnel van Veurs in Voeren. Bovendien spoort datzelfde vervoer op het grondgebied van deze gemeente ook nog over de 23 meter hoge spoorwegbrug die in WO I door Russische krijgsgevangenen werd aangelegd boven Sint-Martens-Voeren. Even verder in Moresnet sluit ze aan op de langste goederenspoorwegbrug van het land. Het viaduct in Sint-Martens-Voeren toont al sinds enkele jaren aftakelingsverschijnselen waardoor men mag veronderstellen dat de veiligheid er niet meer optimaal is. Enkele jaren geleden viel er trouwens een blok beton van meer dan 300 kg uit de brug, in de buurt van een woning. Volgens onze informatie zou dit het gevolg geweest zijn van overdadige trillingen. De bijna 100 jaar oude brug werd niet gebouwd voor dergelijk transport. Die opsomming geef ik enkel maar om aan te tonen dat de normale veiligheid over een traject van om en bij de 10 km niet permanent gegarandeerd kan worden. Ongevallen met verschillende slachtoffers zijn niet uit te sluiten. Een ramp kan niet worden voorkomen als een ongeluk gebeurt met een trein die gevaarlijke stoffen vervoert over een deel van een dorp. Omwille van de totale capaciteit moeten ook transporten gedaan worden in de late avond en de vroegste ochtend. Dat is storend voor de bewoners. Enkel het openstellen van de IJzeren Rijn kan de problemen in intensiteit verlagen.

Wat is de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn? Op welke termijn zou een deel van het transport afgeleid kunnen worden via andere routes om de veiligheid te verhogen? Werden na het neerstorten van grote brokstukken nog metingen verricht en/of stabiliserende werken uitgevoerd aan de brug van Sint-Martens-Voeren? Welke aanvullende veiligheidsmaatregelen of werken worden op korte of middellange termijn uitgevoerd aan het viaduct in Sint-Martens-Voeren?

Bestaat er een veiligheidsplan in geval van eventuele rampen en wanneer wordt daarover gecommuniceerd of overlegd met

compétence sur cette partie du réseau ferroviaire sera-t-elle administrativement transférée à un service néerlandophone – ou tout au moins connaissant le néerlandais – de la SNCB de manière à permettre la communication avec les services de sécurité et les administrations communales et provinciales ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Le projet du Rhin d'acier prévoit le réaménagement et la remise en service de la ligne ferroviaire d'Anvers vers la région allemande de la Ruhr. En 1999, la Belgique a, sur la base du traité du Rhin d'acier, demandé aux Pays-Bas de remettre ce dernier en service. Afin de préparer cette remise en service ont été publiés en 2001 le rapport d'évaluation du tracé/DIE et l'étude transfrontalière sur le Rhin d'acier, réalisée par Arcadis. Depuis l'automne 2001, des discussions sont en cours entre la Belgique et les Pays-Bas, notamment sur l'importance des coûts de la remise en service et de la répartition de ces derniers entre les deux pays. En 2005, le tribunal arbitral de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye a rendu un jugement dans ce différend.*

Une commission d'experts indépendants a été chargée, en juillet 2006, d'élaborer, conformément à la décision du tribunal, une répartition des coûts de la réactivation du Rhin d'acier sur le territoire néerlandais. Le rapport final de cette commission a fait l'objet d'une concertation officielle entre la Belgique et les Pays-Bas et une concertation politique entre les deux pays est actuellement en préparation. Ceci doit mener à la signature d'un Memorandum of Understanding sur le tracé, la répartition du financement et le planning ultérieur.

Le règlement européen 913/2010 du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif crée une nouvelle dynamique pour le Rhin d'acier. La Belgique propose ce dernier pour prolonger de manière optimale le corridor ERTMS F jusqu'au port d'Anvers. Le Rhin d'acier deviendrait ainsi la voie principale du corridor de fret n° 8 mentionné dans le règlement pour le tronçon Duisburg-Anvers.

Dès que la Belgique et les Pays-Bas seront parvenus à un accord financier, environ neuf ans et demi seront nécessaires pour la modernisation aux Pays-Bas avant la mise en service effective du Rhin d'acier.

La ligne 24 a été complètement entretenue et rénovée. La stabilité de l'ouvrage d'art n'a jamais été mise en péril. Le viaduc de Fourons a été intégralement rénové en 2006 et répond à la norme européenne de 25 tonnes par essieu. En outre, le tunnel de Veurs a été complètement rénové et sécurisé en 2007.

Il existe un plan d'urgence établi en interne par Infrabel. Y sont notamment décrites les mesures à prendre pour gérer correctement une situation d'urgence ou la menace d'une telle situation découlant d'un événement ayant une influence sur l'exploitation ferroviaire. Pour élaborer son plan d'urgence et d'intervention conformément à l'arrêté royal du 16 février 2006, chaque commune peut demander à disposer du plan interne d'urgence d'Infrabel. Celui-ci a été présenté à la fin de 2009 aux gouverneurs provinciaux et aux services de secours durant des séances d'information.

de bevoegde instanties? Wanneer zal de bevoegdheid voor dit deel van de spoorlijn bestuurlijk overgedragen worden aan een Nederlandstalige of op zijn minst Nederlands kennende dienst van de NMBS zodat elke communicatie met de veiligheidsdiensten, het gemeente- en het provinciebestuur mogelijk wordt?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Het project IJzeren Rijn voorziet in de heraanleg en het opnieuw gebruiken van de spoorlijn van Antwerpen naar het Duitse Ruhrgebied. In 1999 heeft België, op grond van het IJzeren Rijn Verdrag, Nederland gevraagd de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik te nemen. Ter voorbereiding daarvan werden in 2001 de Trajectnota/MER en de Grensoverschrijdende studie IJzeren Rijn, gemaakt door Arcadis, gepubliceerd. Vanaf het najaar 2001 is tussen België en Nederland discussie ontstaan, onder andere over de hoogte van de kosten van de heringebruikname en de kostenverdeling tussen beide landen. In 2005 heeft het Arbitragetribunaal van het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag uitspraak gedaan in dit geschil.

Een Commissie van onafhankelijke deskundigen kreeg in juli 2006 de opdracht om de verdeling van de kosten voor de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied, in overeenstemming met de beslissing van het tribunaal, uit te werken. Over het eindrapport van de Commissie werd ambtelijk overleg gepleegd tussen België en Nederland en momenteel is politiek overleg tussen beide landen in voorbereiding. Dat moet leiden tot de ondertekening van een *Memorandum of Understanding* over het tracé, de financieringsverdeling en de verdere planning.

De Europese Verordening 913/2010 van 22 september 2010 inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer creëert een nieuwe dynamiek voor de IJzeren Rijn. België draagt de IJzeren Rijn voor als optimale verlenging van ERTMS-corridor F tot de haven van Antwerpen. Hiermee zou de IJzeren Rijn hoofdroute worden van de vrachtkorridor nr. 8 uit de verordening voor het baanvak Duisburg-Antwerpen.

Vanaf het ogenblik dat België en Nederland tot een financieringsbesluit komen is er voor de modernisering in Nederland ongeveer 9,5 jaar nodig voor de effectieve indienstelling van de IJzeren Rijn.

Lijn 24 werd volledig onderhouden en gerenoveerd. De stabiliteit van het kunstwerk kwam nooit in het gedrang. Het viaduct van Voeren werd in 2006 volkomen vernieuwd en voldoet aan de Europese norm van 25 ton per treinas. Bovendien werd de tunnel van Veurs in 2007 volledig gerenoveerd en beveiligd.

Er bestaat een door Infrabel opgesteld intern noodplan waarin onder andere de te treffen maatregelen beschreven worden voor een correct beheer van de noodsituatie of de dreiging van een dergelijke situatie die ontstaat door een gebeurtenis die een invloed heeft op de spoorwegexploitatie. Om zijn nood- en interventieplan overeenkomstig het koninklijk besluit van 16 februari 2006 uit te werken kan elke gemeente vragen om te beschikken over het interne noodplan van Infrabel. Dat intern noodplan werd eind 2009 tijdens informatievergaderingen aan de provinciegouverneurs en aan de hulpdiensten voorgelegd.

En septembre, octobre et novembre 2010, Infrabel a également organisé dans chaque province un roadshow avec tous les services provinciaux, les services de secours et les services des bourgmestres concernés par son plan interne d'urgence.

Compte tenu de ce qui précède, la référence au bloc de béton décoratif tombé voici plus de dix ans sur un terrain d'Infrabel ne reflète nullement la situation actuelle.

La ligne de Montzen relève de la Gestion Régionale Infrabel-Réseau (GRI-R) de Liège. Son personnel appartient au cadre linguistique francophone. Ces salariés ne sont pas obligés de connaître ou d'utiliser le néerlandais. La GRI-R compte toutefois un bon collaborateur trilingue de rang III, l'inspecteur du mouvement, qui peut être employé dans des affaires multilingues. Si cette personne n'est pas disponible, le responsable de la GRI-R se fait aider pour la traduction par d'autres salariés qui connaissent le néerlandais et/ou l'allemand.

M. Huub Broers (N-VA). – *Le secrétaire d'État affirme que peu d'accidents surviennent. Voici trois ans, juste au moment où j'entamais mon discours du 11 juillet, j'ai été appelé parce que deux wagons transportant des produits dangereux avaient déraillé. J'ai reçu des informations intéressantes sur le plan de sécurité, mais en tant que bourgmestre d'une commune néerlandophone, je souhaite les recevoir en néerlandais.*

M. Etienne Schouppe, *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Il s'agit d'un plan général d'Infrabel et il existe dans les deux langues.*

M. Huub Broers (N-VA). – *Il est exact que les services francophones de la SNCB sont compétents. Le secrétaire d'État indique que les intéressés ne sont pas obligés de connaître le néerlandais. Je ne suis pas obligé de connaître le français. Si quelque chose se passe à Fourons, on aura donc affaire à deux sourds-muets. Je serai donc bon à parler français pour pouvoir me concerter avec ceux qui ne veulent pas me comprendre. Cette situation n'est pas conforme à la législation sur l'emploi des langues.*

Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le développement de systèmes GPS à l'intention spécifique des poids lourds» (n° 5-516)

M. Patrick De Groote (N-VA). – *En novembre 2009, j'avais déjà posé une question à propos du passage des poids lourds dans les agglomérations. Le trafic des poids lourds est limité dans le centre de nombreuses petites communes et ce, en fonction du tonnage et de la longueur du transport. Certains chauffeurs, généralement étrangers, qui se font guider par leur GPS ne tiennent pas compte de cette réglementation.*

À l'époque, je vous avais demandé si les réglementations communales pouvaient être intégrées dans les systèmes GPS et si ceux-ci pouvaient être pourvus d'une possibilité de choix selon le type de véhicule.

La problématique des plans de circulation communaux en vue

In september, oktober en november 2010 heeft Infrabel ook in elke provincie een roadshow georganiseerd, met alle diensten van de provincie, de hulpdiensten en de diensten van de burgemeesters die betrokken zijn bij haar Intern Noodplan.

Gelet op het vorige weerspiegelt de verwijzing naar een decoratief betonblok dat meer dan 10 jaar geleden naar beneden viel op een terrein van Infrabel geenszins de huidige toestand.

De Montzenlijn valt onder het Gewestelijk Beheer Infrabel-Netwerk Luik. Het personeel van dat Gewestelijk Beheer behoort tot de Franstalige taalrol. Die werknemers zijn niet verplicht kennis te hebben van het Nederlands of het te gebruiken. In het Gewestelijk Beheer Infrabel-Netwerk is er echter wel een goed drietalige werknemer van rang III, namelijk een inspecteur van de beweging, die kan worden ingezet in meertalige aangelegenheden. Indien die persoon niet beschikbaar is, laat de verantwoordelijke van het Gewestelijk Beheer zich voor vertaling bijstaan door andere werknemers die kennis hebben van het Nederlands en/of het Duits.

De heer Huub Broers (N-VA). – De staatssecretaris zegt dat er weinig ongelukken gebeuren. Drie jaar geleden, net toen ik mijn 11 juli toespraak begon, werd ik weggeroepen omdat er twee wagons met gevaarlijke goederen ontspoord waren. Ik heb wel interessante informatie gekregen over het veiligheidsplan. Alleen wens ik dat als burgemeester van een Nederlandstalige gemeente in het Nederlands te krijgen.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Het gaat om een algemeen plan van Infrabel dat in de twee talen bestaat.

De heer Huub Broers (N-VA). – Het is juist dat de Franstalige diensten van de NMBS bevoegd zijn. De staatssecretaris zegt dat de betrokkenen niet verplicht zijn Nederlands te kennen. Ik ben niet verplicht Frans te kennen. Als er in Voeren iets gebeurt, zullen er dus twee doofstommen tegenover elkaar staan. Ik zal dan wel weer zo goed zijn Frans te spreken om te kunnen overleggen met diegenen die mij niet willen verstaan. Die toestand is niet conform de taalwetgeving.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de ontwikkeling van gps-systemen specifiek gericht op zwaar vervoer» (nr. 5-516)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – In november 2009 stelde ik reeds een vraag over het zware verkeer in kleine dorpskernen. Veel kleine gemeenten beperken het zware vervoer in hun centrum op basis van de tonnage en de lengte van het transport. Bepaalde, meestal buitenlandse chauffeurs die zich door hun gps laten leiden, houden geen rekening met die reglementering.

Ik had u toen gevraagd of de gemeentelijke reglementeringen in een gps-systeem kunnen worden ingevoerd en of gps-systemen kunnen worden uitgerust met een keuzemogelijkheid voor het type van wagen.

De problematiek van de gemeentelijke verkeersplannen met

de scinder les flux de circulation selon qu'il s'agit de trafic local ou de transit – particulièrement pour les poids lourds – dans le centre des petites agglomération est connu. Les efforts des communes sont souvent contrecarrés par les système GPS qui ne font pas de distinction entre un camion et une voiture.

En novembre 2009, le secrétaire d'État avait répondu qu'il avait des contacts informels avec les concepteurs de cartes et les fabricants de GPS en vue du développement de systèmes GPS spécifiquement destinés aux camions et poids lourds.

Quel est l'état actuel de ce dossier ? De nouveaux éléments sont-ils connus ? Le secrétaire d'État a-t-il également eu des contacts avec les gouvernement régionaux étant donné que les régions font l'inventaire des panneaux de signalisation et des situations routières ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *À la mi-avril 2010, j'avais invité de nombreux acteurs du marché du GPS tels que Garmin, Mio Technology, NAVIGON, NAVTEQ, TomTom et Tele Atlas à une réunion prévue le 10 mai 2010 afin de discuter de la problématique des poids lourds coincés dans les centres historiques ou les petites rues de nos villes et villages. En raison de la chute du gouvernement, cette rencontre n'a pas eu lieu. Depuis, aucune initiative n'a plus été prise.*

La question n'a plus fait l'objet de contacts avec les gouvernements régionaux. À l'occasion de cette demande d'explications, je demanderai à la direction générale compétente d'inviter à nouveaux les personnes concernées à une discussion relative à la conception d'un DVD spécifique pour GPS.

M. Patrick De Grootte (N-VA). – *Il est positif que les principaux acteurs soient invités. Il s'agit bien d'une question relevant des affaires courantes et j'espère que le secrétaire d'État suivra ce dossier.*

Demande d'explications de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la possibilité de recourir à un ADN synthétique qui se libérerait en cas d'accident de la circulation» (n° 5-563)

M. Patrick De Grootte (N-VA). – *Récemment, les médias ont fait état de nombreux accidents de la route avec délit de fuite. En l'occurrence, la police doit faire appel aux témoins oculaires, s'il y en a et/ou trouver du matériel médico-légal tel que des restes de peinture, des fragments de verre ou tout autre indice. De nombreux accidents avec délit de fuite restent toutefois non résolus. Malgré le renforcement des sanctions, l'effet de crainte ne semble pas suffisant pour remédier aux premières réactions de panique des conducteurs commettant un accident.*

La solution consiste peut-être en un appareil qui, en cas de collision, laisse une « empreinte digitale » sur le revêtement. On utilise déjà, dans le cadre de la prévention des cambriolages, des méthodes innovantes telles que l'ADN synthétique. Ne pourrait-il pas s'agir là d'une solution ?

het oog op het scheiden van de verkeersstromen van plaatselijk en doorgaand verkeer – vooral dan het zwaar verkeer – in kleine dorpskernen is algemeen bekend. De gemeentelijke inspanningen worden vaak doorkruist door gps-systemen die geen onderscheid maken tussen een vrachtwagen en een personenwagen.

In november 2009 antwoordde de staatssecretaris dat hij informele contacten onderhield met kaartontwerpers en/of gps-producenten om gps-systemen te ontwikkelen die specifiek gericht zijn op vrachtwagens of zwaar verkeer.

Wat is de huidige stand van zaken in dit dossier? Zijn er nieuwe elementen bekend? Heeft de staatssecretaris ook contacten gehad met de gewestregeringen aangezien de gewesten de verkeersborden en de verkeerssituaties inventariseren?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Midden april 2010 had ik een aantal grote spelers op de gps-markt, zoals Garmin, Mio Technology, NAVIGON, NAVTEQ, TomTom en Tele Atlas uitgenodigd om op 10 mei 2010 de problematiek van zware vrachtwagens die zich vastrijden in historische centra of in kleine straatjes van onze steden en gemeenten, te bespreken. Door de val van de regering kon die afspraak echter niet plaatsvinden en sedertdien werd geen initiatief meer genomen.

Er is daarover ook geen contact meer geweest met de gewestregeringen. Naar aanleiding van deze vraag om uitleg zal ik het bevoegde directoraat-generaal vragen de betrokkenen opnieuw uit te nodigen voor een gesprek over het ontwerpen van een specifieke gps-dvd.

De heer Patrick De Grootte (N-VA). – Het is een goede zaak dat de grote spelers zijn uitgenodigd. Het gaat hier wel degelijk om een lopende zaak en ik hoop dat de staatssecretaris in dit dossier de draad opnieuw kan oppikken.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mogelijkheid tot invoering van synthetische DNA die zou vrijkomen bij een verkeersongeval» (nr. 5-563)

De heer Patrick De Grootte (N-VA). – Recentelijk kwamen veel verkeersongevallen met vluchtmisdrijf in het nieuws. De politie moet in dat geval een beroep doen op ooggetuigen, als die er al zijn en/of ze moet forensisch materiaal vinden zoals verfresten, glassplinters of ander achtergebleven materiaal. Desondanks blijven heel wat ongevallen met vluchtmisdrijf onopgelost. Hoewel de straffen voor vluchtmisdrijf werden verzwaard, lijkt het schrik-effect niet afdoende om de eerste paniekreacties op te vangen van chauffeurs die een ongeval begaan.

Misschien ligt de oplossing in een toestel dat bij een aanrijding een 'vingerafdruk' nalaat op het wegdek. Bij de preventie van inbraken wordt reeds gebruik gemaakt van innovatieve methoden zoals het 'synthetische DNA'. Zou dat hier geen oplossing kunnen bieden?

A-t-on déjà examiné la question ? Quel est votre avis à ce sujet ? Voulez-vous vérifier si la technique de l'ADN synthétique peut être étudiée par le biais d'un projet pilote ? Étudiez-vous d'autres possibilités pour prévenir les délits de fuite ou pour faciliter les recherches du point de vue technique ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Pour pouvoir répondre à cette question, j'ai consulté l'Institut national de criminalistique et de criminologie (INCC) du Service public fédéral Justice.*

L'ADN synthétique est déjà utilisé pour les recherches relatives aux cambriolages et aux vols. Un suspect peut ainsi être relié à l'endroit du délit grâce à un spray ADN ou des objets de valeurs peuvent être marqués au moyen d'une peinture ADN. Ces produits sont déjà disponibles dans le commerce.

Chaque lot de liquide de sécurité (spray ou peinture) contient une unique pièce d'ADN synthétique et un code qui est enregistré dans une banque de données. Si du liquide de sécurité est découvert sur une personne ou sur un objet, l'ADN synthétique est analysé. Grâce à la banque de données, le lien peut ainsi être établi avec l'objet sur lequel le liquide en question a été appliqué.

L'INCC n'a pas connaissance de l'application éventuelle de cette technique dans le secteur automobile, si ce n'est pour la protection antivol.

En principe, il est possible de placer dans la voiture un appareil qui, en cas de collision, libère, sur le revêtement, un liquide de sécurité comportant de l'ADN synthétique. Quelques inconvénients pratiques freinent toutefois une application directe de ce système. Le liquide doit bien adhérer au revêtement, sans pouvoir être emporté par les eaux ni s'égoutter.

Chaque véhicule doit être équipé de cet appareil, sans possibilité d'échange entre voitures. Cela implique des coûts et des contrôles complémentaires.

Les endroits où des collisions se produisent régulièrement porteront différentes traces de liquides et l'analyse ADN désignera, en l'occurrence, différentes voitures.

Chaque liquide de sécurité doit être enregistré, ce qui nécessite l'élaboration et la gestion d'une banque de données. Étant donné la présence de véhicules étrangers sur nos routes, cette banque doit en outre être développée à l'échelon international.

Cette liste de réflexions n'est pas exhaustive. Un tel projet nécessite une approche multidisciplinaire et internationale.

J'ignore si l'on applique le système des liquides de sécurité dans le secteur automobile. On ne peut donc pas davantage savoir où en est l'étude à ce sujet. Le succès de ce projet requiert une approche multidisciplinaire sur le plan technique.

L'ADN synthétique pouvant être un outil important dans la recherche de véhicules impliqués dans un accident, les possibilités méritent à tout le moins d'être examinées.

C'est cependant l'exemple type d'une étude ou d'un projet qui doit être mené à grande échelle, donc à l'échelon européen

Is hiernaar reeds onderzoek verricht? Wat is uw visie daarover? Wil u nagaan of de techniek van het synthetische DNA via een proefproject kan worden onderzocht? Onderzoekt u nog andere mogelijkheden om vluchtmisdrijven te voorkomen of om de opsporing technisch te vergemakkelijken?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Voor het antwoord op deze vraag ben ik te rade gegaan bij het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) van de Federale Overheidsdienst Justitie.

Het synthetische DNA wordt reeds gebruikt voor de opsporing van inbraken en diefstallen. Zo kan een verdachte aan de plaats van de misdaad worden gelinkt met behulp van een DNA-spray, of kunnen waardevolle voorwerpen worden gemerkt met een DNA-verf. Die producten zijn reeds in de handel verkrijgbaar.

Elk lot veiligheidsvloeistof (spray of verf) bevat een uniek stuk synthetisch DNA en een code die in een databank wordt geregistreerd. Als op een persoon of een voorwerp veiligheidsvloeistof wordt aangetroffen, wordt het synthetische DNA geanalyseerd. Met behulp van de databank kan dan het verband worden gelegd met het voorwerp waarop de veiligheidsvloeistof werd aangebracht.

Het NICC heeft geen weet van een toepassing van de techniek in de automobielsector behoudens voor diefstalbeveiliging.

Principieel is het mogelijk een toestel in de wagen te plaatsen dat in geval van een aanrijding een veiligheidsvloeistof met synthetisch DNA op het wegdek achterlaat. Enkele praktische bezwaren staan een directe toepassing hiervan echter in de weg. Zo zijn er heel wat verschillende types van ondergrond. De vloeistof moet zich hierop kunnen hechten, zonder te worden afgespoeld of door te sijpelen.

Elke wagen dient hiermee te worden uitgerust, zonder dat omwisseling tussen wagens onderling mogelijk is. Dit vergt een meerprijs voor elke wagen en extra controles.

Op plaatsen waar geregeld aanrijdingen zijn, zullen meerdere vloeistoffen worden aangetroffen die daar in de loop der tijd achtergelaten werden. De DNA-analyse zal in dat geval meerdere wagens aanduiden.

Elke veiligheidsvloeistof dient te worden geregistreerd. Dit vereist de aanmaak en het beheer van een databank. Gezien de aanwezigheid van buitenlandse wagens op onze wegen, dient deze bovendien op internationaal niveau te worden uitgebouwd.

Deze lijst van bedenkingen is niet exhaustief. De aanpak van een dergelijk project vereist een multidisciplinaire en internationale aanpak.

Ik herhaal dat het niet duidelijk is of iemand al bezig is met de toepassing van veiligheidsvloeistoffen in de automobielsector. Er kan dus evenmin worden ingeschat hoe ver het onderzoek hiernaar staat. Feit is dat het welslagen van dit project een multidisciplinaire aanpak op technisch gebied vereist. Aangezien synthetisch DNA een belangrijk hulpmiddel kan zijn bij het opsporen van voertuigen die betrokken waren in een ongeval, verdienen de mogelijkheden daarvan op zijn minst te worden onderzocht.

ou, mieux encore, international.

L'INCC offre des services qui peuvent contribuer à la découverte du véhicule en fuite. Je pense notamment à l'exécution d'une marque de reconnaissance au moyen de traces de peinture, de fragments d'ampoule ou de vitre ou encore de pièces en plastique.

L'INCC suit de très près les nouvelles possibilités qui se présentent pour la recherche de véhicules impliqués dans un accident. Pour toute information complémentaire à ce sujet, l'orateur s'adressera de préférence au ministre de la Justice.

M. Patrick De Grootte (N-VA). – *Je puis comprendre les inconvénients et les problèmes ainsi que le renvoi vers une approche européenne voire internationale. J'apprécie en tout cas que le secrétaire d'État ait pris la peine d'attirer l'attention sur ce point.*

Demande d'explications de M. Yves Buysse au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'échange des permis de conduire étrangers» (n° 5-609)

M. Yves Buysse (VB). – *En 2009, les questions de notre ancienne collègue, Nele Janssegers, sur l'échange des permis de conduire étrangers a suscité beaucoup d'émoi. Alors que le secrétaire d'État a fait peu de cas des réflexions de notre collègue sur une fraude possible, P-Magazine a essayé de savoir ce qu'il en était. Le résultat fut un reportage montrant que de faux permis de conduire, qui pouvaient être échangés contre un permis de conduire belge, étaient réellement en vente. Nous nous référons aux nombreux témoignages de l'article de P-Magazine. En outre, le permis de conduire souvent obtenu de manière abusive constitue une pièce justificative pour une régularisation éventuelle.*

L'ancienne ministre flamande de la Mobilité, Kathleen Van Brempt, a vivement réagi en son temps et a demandé au ministre fédéral des Affaires étrangères et au secrétaire d'État à la Mobilité de mettre fin aux conventions et accords bilatéraux permettant une reconnaissance des permis de conduire étrangers. Elle n'acceptait une exception que pour les États non UE où une formation adéquate était donnée et où il n'existait aucune fraude.

Combien de permis de conduire étrangers ont-ils été échangés contre un permis de conduire belge en 2009 et 2010 ? Combien de demandes ont-elles été refusées depuis 2007 parce que l'Office central pour la répression des faux avait constaté que le document était faux ? De quels pays ces documents émanaient-ils ?

Quelle sanction est-elle prévue pour la présentation d'un faux document afin d'obtenir un permis de conduire belge ? Ces personnes peuvent-elles encore introduire une nouvelle demande ? Le permis de conduire belge délivré est permanent. De quelle manière le permis de conduire est-il réclamé lorsque le détenteur ne dispose plus d'un permis de séjour dans notre pays ?

Depuis la formation d'un nouveau gouvernement flamand en

Dit is echter een schoolvoorbeeld van een onderzoek of project dat op grote schaal moet worden gevoerd, dus op Europees en nog beter op internationaal niveau.

Het NICC biedt diensten aan die de opsporing van het vluchtend voertuig kunnen ondersteunen. Ik denk onder meer aan het uitvoeren van merkherkenning aan de hand van verfsporen, lamp- of autoruitfragmenten of van plastic onderdelen.

Het NICC houdt de vinger aan de pols met betrekking tot nieuwe mogelijkheden die zich aandienen voor het opsporen van voertuigen die betrokken waren in een ongeval. Voor meer informatie daaromtrent richt de spreker zich bij voorkeur tot de minister van Justitie.

De heer Patrick De Grootte (N-VA). – Ik heb begrip voor de bezwaren en de problemen en voor de verwijzing naar een Europese of zelfs een internationale aanpak. Alleszins waardeer ik het dat de staatssecretaris de moeite heeft genomen dit even onder de aandacht te brengen.

Vraag om uitleg van de heer Yves Buysse aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de omruiling van buitenlandse rijbewijzen» (nr. 5-609)

De heer Yves Buysse (VB). – In 2009 brachten de vragen van voormalig collega Nele Janssegers over de omruiling van buitenlandse rijbewijzen heel wat commotie teweeg. Terwijl de staatssecretaris de bedenkingen over mogelijke fraude van onze collega wegwijsde, ging P-Magazine op pad om te zien wat daarvan waar was. Het resultaat was een reportage waaruit bleek dat er wel degelijk valse rijbewijzen te koop waren, die konden worden omgeruild voor een Belgisch rijbewijs. We verwijzen naar de vele getuigenissen in het artikel in P-Magazine. Bovendien wordt het vaak ten onrechte bekomen Belgisch rijbewijs nog een bewijsstuk voor eventuele regularisatie.

Ook voormalig Vlaams minister voor Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, reageerde destijds fel en vroeg dat de federale minister van Buitenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit de verdragen en bilaterale akkoorden die een erkenning van buitenlandse rijbewijzen mogelijk maken, zouden stopzetten. Ze wilde enkel een uitzondering maken voor niet-EU-landen waar een degelijke opleiding gegeven wordt en waar geen fraude bestaat.

Ik heb hierover heel wat vragen. Hoeveel buitenlandse rijbewijzen werden in 2009 en in 2010 voor een Belgisch rijbewijs omgeruild? Hoeveel aanvragen werden sinds 2007 afgewezen omdat de Centrale Dienst voor de bestrijding van valsheden had vastgesteld dat het document vals was? Uit welke landen waren die documenten afkomstig?

Welke sanctie staat er op het voorleggen van een vals document om een Belgisch rijbewijs te krijgen? Kunnen deze personen ooit nog een nieuwe aanvraag indienen? Het uitgereikte Belgische rijbewijs is permanent. Op welke manier wordt het rijbewijs teruggevorderd wanneer de houder niet langer over een verblijfstitel in ons land beschikt?

Is er sinds de vorming van een nieuwe Vlaamse regering in 2009 overleg geweest tussen de staatssecretaris en zijn

2009, une concertation a-t-elle eu lieu entre le secrétaire d'État et sa collègue flamande, Mme Crevits, concernant le problème des permis de conduire étrangers ? Dans l'affirmative, quel fut le résultat de ces entretiens ?

Dans l'article de P-Magazine, on évoque également la fraude aux certificats d'assurance. Avec un certificat d'une compagnie d'assurances étrangère mentionnant que l'on n'a pas eu d'accident pendant cinq ans – qui peut bien entendu aussi être acheté – un étranger peut souscrire ici à bon compte une assurance avec un bonus-malus favorable. Selon les courtiers en assurance, c'est un problème important. Depuis janvier 2009, une concertation a-t-elle eu lieu entre le secteur des assurances et le secrétaire d'État pour discuter de ce problème ? Dans l'affirmative, quel en fut le résultat ?

Le secrétaire d'État estime-t-il toujours acceptable que chaque année autant de personnes obtiennent un permis de conduire sans aucun contrôle de leur expérience de la conduite ou leur connaissance du Code de la route, alors que, selon de nombreux témoignages, la fraude est possible et largement répandue.

M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – En 2009, 12 548 permis de conduire étrangers ont été échangés contre un permis de conduire belge. En 2010, il y en a eu 12 586.

L'Office central pour la répression des faux de la police fédérale m'a signalé qu'il contrôlait chaque année l'authenticité de quelque dix mille permis de conduire étrangers. Le nombre de faux permis de conduire diminue depuis 2007. Cette année-là, près de deux mille faux permis de conduire ont été découverts. En 2010, ce chiffre a diminué de moitié. L'Office central pour la répression des faux n'a toutefois pu me donner aucune information sur les pays d'origine de ces faux permis de conduire.

Lorsque les services de police considèrent qu'un permis de conduire est faux, ils établissent un procès-verbal et envoient le dossier au parquet compétent. Outre les sanctions pour faux et usage de faux figurant dans le Code pénal, l'article 30 de la loi relative à la police de la circulation routière dispose que celui qui a fait une fausse déclaration en vue d'obtenir un permis de conduire est puni d'une amende de 1 100 à 11 000 euros et d'une déchéance du droit de conduire. Si, après une condamnation, la personne en question présente un permis de conduire étranger jugé authentique, la demande d'échange sera acceptée. Il est naturellement toujours possible d'obtenir un permis de conduire belge en suivant une formation à la conduite dans notre pays et en présentant les examens théorique et pratique.

Selon la réglementation en matière de permis de conduire, un permis belge acquis valablement ne doit pas être rendu lorsque le détenteur ne dispose plus d'un permis de séjour. Par conséquent, dans un tel cas, les autorités belges ne réclament pas le permis de conduire belge.

La réglementation en matière de permis de conduire est une matière fédérale. Comme je n'avais et n'ai pas l'intention de modifier dans l'immédiat les règles en matière d'échange des permis de conduire étrangers, je n'ai pas sollicité l'avis des régions à cet égard, et donc pas non plus celui de ma collègue flamande.

Vlaamse collega, mevrouw Crevits, over de problematiek van de buitenlandse rijbewijzen? Zo ja, wat was het resultaat van die gesprekken?

In het artikel in *P-Magazine* wordt eveneens de fraude met attesten voor de verzekering aangekaart. Met een attest van een buitenlandse verzekeringsmaatschappij dat men vijf jaar geen brokken heeft gemaakt – natuurlijk eveneens te koop – kan een buitenlander hier, met een gunstige bonus-malus tegen een goedkoper tarief een verzekering sluiten. Volgens de verzekeringsmakelaars is dat een groot probleem. Is er sinds januari 2009 overleg geweest tussen de verzekeringssector en de staatssecretaris om dit probleem te bespreken? Zo ja, wat was het resultaat?

Vindt de staatssecretaris het nog steeds aanvaardbaar dat er jaarlijks zoveel mensen een rijbewijs krijgen zonder enige controle op hun rijervaring of kennis van de wegcode, terwijl bovendien uit een aantal willekeurige getuigenissen duidelijk blijkt dat fraude mogelijk is en wijdverbreid?

De heer Etienne Schoupe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – In 2009 werden 12 548 buitenlandse rijbewijzen voor een Belgisch rijbewijs ingeruild. In 2010 waren dat er 12 586.

De Centrale Dienst voor de bestrijding van valsheden van de federale politie heeft me meegedeeld dat ze jaarlijks ongeveer tienduizend buitenlandse rijbewijzen op hun echtheid controleert. Het aantal valse buitenlandse rijbewijzen neemt sinds 2007 af. In 2007 werden er nog bijna tweeduizend valse rijbewijzen ontdekt. In 2010 was dit met zowat de helft verminderd. De Centrale Dienst kon me evenwel geen informatie verstrekken over de landen van herkomst van deze valse rijbewijzen.

Wanneer de politiediensten een buitenlands rijbewijs als vals beschouwen, dan stellen ze een proces-verbaal op en sturen het dossier naar het bevoegde parket. Naast de straffen op vervalsing en het gebruik van vervalsingen die in het strafwetboek zijn opgenomen, bepaalt artikel 30 van de wegverkeerswet dat wie een valse verklaring heeft afgelegd om de afgifte van een rijbewijs te bekomen, gestraft wordt met een geldboete van 1100 tot 11 000 euro en met een verval van het recht tot sturen. Indien de persoon in kwestie na een veroordeling een authentiek bevonden buitenlands rijbewijs voorlegt, dan zal de aanvraag tot omwisseling worden aanvaard. Men kan natuurlijk ook altijd een Belgisch rijbewijs bekomen door de rijopleiding in ons land te volgen en het theoretisch en praktisch examen af te leggen.

Volgens de rijbewijsreglementering moet een geldig verkregen Belgisch rijbewijs niet worden ingeleverd wanneer de houder niet meer over een verblijfstitel beschikt. Bijgevolg vordert de Belgische overheid het Belgisch rijbewijs in zo'n geval niet terug.

De rijbewijsreglementering is federale materie. Aangezien ik niet onmiddellijk van plan was of ben om de regels inzake de omruiling van buitenlandse rijbewijzen te wijzigen, heb ik daarover niet het advies gevraagd van de gewesten, dus ook niet van mijn Vlaamse collega.

Als staatssecretaris voor Mobiliteit ben ik niet bevoegd inzake

En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, je ne suis pas compétent en matière d'assurances. Il faut s'adresser pour cela au vice-premier ministre et ministre des Finances, compétent dans ce domaine.

Pour ce qui concerne les pratiques citées dans certains magazines, je ne puis que signaler qu'un permis de conduire étranger présenté à la commune est en principe envoyé à la police pour contrôle de son authenticité.

L'échange des permis de conduire étrangers découle d'obligations internationales. La Belgique est liée par les Conventions de Genève et de Vienne. Celles-ci imposent aux États concernés le respect de certains standards de qualité, entre autres sur le plan de la formation au Code de la route, de la formation à la conduite et des qualifications des formateurs professionnels. Il en résulte que tous les pays ayant ratifié ces conventions, dont la Belgique, se sont engagés à reconnaître mutuellement le permis de conduire national et par conséquent à accepter aussi l'échange.

En outre, il existe entre la Belgique et d'autres pays une série d'accords diplomatiques bilatéraux de reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Il n'empêche que les permis de conduire étrangers sont soumis à un contrôle d'authenticité et que des solutions sont recherchées par la voie diplomatique avec des pays où existeraient des mécanismes de fraude ou dont le système de permis de conduire ne serait plus conforme aux conventions internationales ou au nôtre. Dans ces cas, l'échange peut être suspendu et les examens adéquats sont exigés pour l'obtention du permis de conduire belge.

M. Yves Buysse (VB). – *J'espère que le secrétaire d'État ne sous-estime pas le problème et qu'aucun accident ne sera occasionné par des conducteurs disposant d'un permis de conduire obtenu de manière frauduleuse. Le secrétaire d'État me renvoie également au ministre Reynders. Je continuerai à suivre le dossier et j'y reviendrai si nécessaire.*

Demande d'explications de M. Guido De Padt à la ministre de l'Intérieur et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le contrôle des automobilistes déclarés inaptes à la conduite pour raisons médicales» (n° 5-612)

M. Guido De Padt (Open Vld). – *L'Institut belge de la sécurité routière demande que l'on intensifie le contrôle sur les automobilistes qui ne peuvent plus conduire pour des raisons médicales.*

Un conducteur qui est déclaré inapte par son médecin doit prendre lui-même l'initiative de rendre son permis de conduire dans les quatre jours. En pratique cette obligation administrative n'est pas toujours respectée. Il est plus important encore que l'interdiction de conduire soit ensuite bien suivie, ce qui ne semble pas non plus être toujours le cas. Un contrôle strict du respect de cette interdiction est très difficile à opérer parce que le médecin ne peut pas transmettre cette information aux autorités.

L'IBSR demande dès lors l'instauration d'un corps de médecins contrôleurs qui ne seraient pas soumis au secret

verzekeringen. Daarvoor moet de vicepremier en minister van Financiën, bevoegd voor de verzekeringen, worden aangesproken.

Wat bepaalde praktijken betreft die in bepaalde magazines worden geciteerd, kan ik alleen maar stellen dat een buitenlands rijbewijs dat in de gemeente wordt aangeboden, in de regel naar de politie wordt gestuurd ter controle op zijn authenticiteit.

De omwisseling van buitenlandse rijbewijzen is gebaseerd op internationale verplichtingen. België is gebonden door de Conventies van Genève en Wenen. Deze conventies verplichten de betrokken staten bepaalde standaarden van kwaliteit na te leven, onder meer op het vlak van de opleiding van de wegcode, van de rijopleiding en van de kwalificaties van de beroepsopleiders. Dat heeft tot gevolg dat alle landen die deze conventies hebben geratificeerd, dus ook België, zich ertoe verbonden hebben het nationaal rijbewijs onderling te erkennen en bijgevolg ook te aanvaarden voor omwisseling.

Bovendien bestaan er een aantal bilaterale diplomatieke akkoorden tussen België en andere landen tot wederzijdse erkenning van de rijbewijzen. Dat neemt niet weg dat de buitenlandse rijbewijzen aan een echtheidscontrole worden onderworpen en dat er via diplomatieke weg oplossingen worden gezocht met landen waarvan zou blijken dat er fraudemechanismen bestaan of waarvan het rijbewijssysteem niet meer gelijkwaardig is met de internationale conventies of met ons systeem. In die gevallen kan de omwisseling worden opgeschort en worden er wel degelijk examens geëist om het Belgisch rijbewijs te verkrijgen.

De heer Yves Buysse (VB). – Ik hoop dat de staatssecretaris het probleem niet onderschat en dat er geen ongevallen worden veroorzaakt door bestuurders die over een frauduleus verkregen rijbewijs beschikken. De staatssecretaris verwees me door naar minister Reynders. Ik zal de zaak verder volgen en indien nodig erop terugkomen.

Vraag om uitleg van de heer Guido De Padt aan de minister van Binnenlandse Zaken en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de controle op automobilisten die wegens medische redenen niet meer met de auto mogen rijden» (nr. 5-612)

De heer Guido De Padt (Open Vld). – Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid dringt aan op een strengere controle op automobilisten die om medische redenen niet meer met de auto mogen rijden.

Een bestuurder die door zijn arts ongeschikt wordt verklaard om nog langer met de wagen te rijden, moet zelf het initiatief nemen om zijn rijbewijs binnen de vier werkdagen in te leveren. In de praktijk wordt deze administratieve verplichting echter niet altijd nagekomen. Belangrijker is dat het rijverbod vervolgens wel gerespecteerd wordt, maar dat blijkt ook niet altijd het geval te zijn. Een strikte controle op de naleving hiervan is uiterst moeilijk omdat de arts dergelijke gegevens niet mag doorspelen aan de overheid.

Het BIVV pleit daarom voor een systeem van keurende artsen die niet aan het beroepsgeheim zijn gebonden. Bijkomend

médical. En outre l'IBSR demande que les données concernant l'aptitude à la conduite soient centralisées de sorte que la police puisse vérifier si un conducteur est ou non apte médicalement à conduire un véhicule.

Pour le contrôle de l'aptitude à la conduite, l'IBSR collabore avec le Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA). Chaque année, ce centre contrôle environ cinq mille automobilistes qui lui sont envoyés par leur médecin. Il faut remarquer que seul un petit pourcentage est déclaré inapte, du fait que la plupart des automobilistes ne suivent pas la procédure jusqu'au bout et donc ne reçoivent pas de diagnostic final.

Combien de personnes ont-elles été déclarées inaptes à la conduite automobile pour des raisons médicales en 2008, 2009 et 2010 ? Pouvez-vous, monsieur le ministre, préciser si c'était la conséquence d'un accident ou d'une maladie durable comme l'épilepsie, une maladie cardiaque... ?

Combien de conducteurs ont-ils effectués complètement les tests du CARA durant ces mêmes années ? Quel est le pourcentage de ces automobilistes qui n'ont pas passé le test complet ? Pour quelles raisons ? Combien de personnes ont-elles été déclarées inaptes à la conduite après les tests ?

Combien de personnes inaptes à la conduite ont-elles été impliquées dans un accident en 2008, 2009, 2010 ?

Que pensez-vous d'un système de médecins contrôleurs et d'une centralisation de l'information, comme le propose l'IBSR ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Je voudrais tout d'abord relativiser les déclarations de l'IBSR où on l'affirme que de nombreuses personnes qui sont médicalement inaptes conduisent néanmoins une automobile. La plupart des chauffeurs à qui leur médecin ou un médecin contrôleur a déclaré qu'ils ne pouvaient pas conduire un véhicule pour des raisons médicales, que ce soit définitivement ou pour une période déterminée, ne rendent pas, il vrai, leur permis de conduire mais de fait ne conduisent plus leur véhicule.*

De surcroît, il n'est pas vrai que nous ne disposions pas d'un corps de médecins contrôleurs. Les chauffeurs professionnels détenteurs d'un permis de catégorie C ou D doivent tous les cinq ans se soumettre à un examen médical effectué par un médecin contrôleur avec renvoi au CARA en cas de troubles fonctionnels. Les chauffeurs ayant un permis B ou A sont obligés de se soumettre à un examen au CARA lorsque leur médecin traitant constate un trouble fonctionnel. Le CARA constate alors l'aptitude à la conduite, détermine les adaptations à apporter au véhicule et peut imposer des limites à la conduite automobile.

L'article 24 du Code de la route est formel en ce qui concerne les obligations de chaque détenteur d'un permis de conduire. Lorsqu'il ne satisfait pas aux critères médicaux d'aptitude, il doit retourner son permis à la commune ou doit faire inscrire par la commune sur son permis les conditions dans lesquelles il peut encore conduire telles que les lui ont prescrites son médecin traitant ou le médecin contrôleur.

Conduire un véhicule alors que l'on ne remplit plus les

ijvert het BIVV om gegevens betreffende de rijgeschiktheid in een centrale op te slaan, zodat de politie kan verifiëren of een bestuurder al dan niet medisch geschikt is om met de wagen te rijden.

Voor de controles op rij(on)geschiktheid werkt het BIVV samen met CARA, het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing. Jaarlijks test het controlecentrum om en bij de 5000 automobilisten die door hun arts zijn doorverwezen. Opmerkelijk is dat slechts een klein percentage ongeschikt wordt bevonden, aangezien de meesten niet de volledige procedure doorlopen en dus geen eendoordeel krijgen.

Hoeveel personen werden in de jaren 2008, 2009 en 2010 om medische redenen rijongeschikt verklaard? Kunt u daarbij ook aangeven of dit gebeurde ten gevolge van een ongeval dan wel van een blijvende ziekte zoals epilepsie, hartkwaal ...?

Hoeveel bestuurders die door een arts rijongeschikt waren verklaard, dienden in dezelfde periode hun rijbewijs bij de gemeenten in?

Hoeveel personen doorliepen in die periode de volledige test uitgevoerd door het CARA? Welk percentage voltooide niet de volledige test en wat waren hiervoor de redenen? Hoeveel personen werden na de testen opnieuw rijgeschikt verklaard?

Hoeveel personen die rijongeschikt werden verklaard, waren betrokken bij een ongeval in de jaren 2008, 2009 en 2010?

Hoe staat u tegenover het systeem van keurende artsen en het oprichten van een centraal informatiepunt, zoals door het BIVV wordt voorgesteld?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Allereerst moet ik de uitspraken relativiseren van het BIVV dat beweert dat heel veel mensen medisch ongeschikt zijn om met de auto te rijden en dat toch doen. De meeste chauffeurs die van hun behandelende of keurende arts te horen krijgen dat ze om medische redenen definitief of voor een bepaalde tijd niet meer met de auto mogen rijden, leveren hun rijbewijs weliswaar niet in, maar rijden effectief niet meer met een wagen.

Bovendien klopt het niet dat wij niet over een korps van keurende artsen beschikken. Voor de professionele chauffeurs met een rijbewijs van categorie C en D bestaat er al een vijfjaarlijks medisch onderzoek door keurende artsen met doorverwijzing naar het CARA in geval van functiestoornissen. Voor chauffeurs met een rijbewijs van categorie A en B geldt de verplichting dat zij eveneens een onderzoek bij het CARA moeten ondergaan, wanneer hun behandelende arts een functiestoornis vaststelt. Het CARA stelt dan de rijgeschiktheid vast, bepaalt de aanpassingen aan het voertuig en kan eventuele rijbeperkingen opleggen.

Artikel 24 van de wegverkeerswet is formeel wat de verplichtingen van elke houder van een rijbewijs betreft. Wanneer hij niet meer voldoet aan de medische criteria inzake de rijgeschiktheid, moet hij zijn rijbewijs bij de gemeente inleveren of moet hij op voorschrift van de behandelende of keurende arts, de voorwaarden waaronder hij wel nog mag rijden, door de gemeente op zijn rijbewijs laten aanbrengen.

Een voertuig besturen terwijl men niet meer voldoet aan de

critères médicaux est un acte puni d'une amende de 1 100 à 11 000 euros et d'une déchéance du droit de conduire de cinq ans.

La pratique la plus courante est que celui qui ne remplit plus les conditions médicales ne peut plus conduire de véhicule. S'il veut conduire à nouveau une automobile, il doit se rendre chez son médecin traitant ou au CARA s'il s'agit d'un trouble fonctionnel.

L'article 46 §1^{er} de l'arrêté royal sur le permis de conduire oblige tant le médecin traitant que le médecin contrôleur d'informer le titulaire d'un permis de conduire sur son obligation de rendre son permis ou d'y faire annoter des remarques.

Lorsque le détenteur d'un permis de conduire rend son permis ou le fait annoter, cette information est reprise dans le Fichier central des permis de conduire. Lors d'un contrôle, la police peut consulter ce fichier.

Lorsque le détenteur d'un permis de conduire omet de se rendre chez le médecin, ou lorsqu'il ne prend pas en considération l'information que lui donne son médecin et ne rend pas son permis ou ne le fait pas annoter, il est effectivement impossible pour la police de contrôler ce fait.

Puisque les médecins ne transmettent pas les résultats de l'aptitude à la conduite aux autorités, nous ne savons pas combien de personnes doivent rentrer leur permis pour des raisons médicales. Pour certaines affections, l'aptitude peut être limitée à une période définie, et peut ensuite être prolongée. Sur cette base, il y a environ 7 000 permis qui doivent être renouvelés chaque année pour des raisons médicales.

Nous n'avons pas davantage de données fiables sur l'aptitude définitive puisque la plupart des personnes ne rendent pas leur permis ; généralement elles arrêtent néanmoins de conduire. Selon le Fichier central des permis de conduire, cent cinquante à deux cents personnes remettent leur permis de conduire chaque année pour des raisons médicales. Sur les 5 000 personnes examinées par le CARA, deux cent cinquante à trois cents sont déclarées inaptées.

Il se pose dès lors la question de savoir s'il ne faut pas rendre obligatoire pour le médecin traitant et pour le médecin contrôleur la transmission directe des résultats de l'examen d'aptitude à la conduite au Fichier central des permis de conduire. Cela rendrait possible de vérifier si un conducteur conduit sans satisfaire aux critères médicaux.

Dans le projet de création de la Banque carrefour des permis de conduire, il est prévu la possibilité de transmettre directement les résultats de l'examen médical d'aptitude à la conduite à cette Banque carrefour par le biais de ce qu'on appelle la « eHealth platform ». Cela fait actuellement l'objet d'une concertation. Il va de soi qu'il sera tenu compte des règles du secret médical et de la protection de la vie privée.

M. Guido De Padt (Open Vld). – *Il y a un point que je ne comprends pas : comment peut-on contrôler que des personnes qui ne sont plus autorisées à conduire et qui n'ont pas remis leur permis, ne conduisent effectivement plus une automobile ? J'avais aussi demandé combien de personne*

medische criteria wordt bestraft met een geldboete van 1 100 euro tot 11 000 euro en verval van het recht tot sturen tot 5 jaar.

Zoals gezegd is de meest voorkomende praktijk dat degene die niet meer aan de medische criteria voldoet, ook geen auto meer bestuurt. Als hij nog met een auto wil rijden, moet hij wel degelijk naar zijn behandelende dokter gaan of naar het CARA, wanneer het gaat om een functiestoornis.

Artikel 46 §1 van het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs verplicht zowel de behandelende als de onderzoekende arts om de houder van een rijbewijs te informeren over de verplichting om zijn rijbewijs in te leveren of te laten kanttekenen.

Wanneer de houder van een rijbewijs dit inlevert of laat kanttekenen, wordt dit opgenomen in het Centraal Bestand van de Rijbewijzen. Bij een controle kan de politie dat centraal bestand consulteren.

Wanneer een houder van een rijbewijs nalaat om bij de dokter te gaan, of wanneer hij de informatie van zijn dokter niet in acht neemt en zijn rijbewijs niet inlevert of laat kanttekenen, is het inderdaad voor de politie onmogelijk om dat te controleren.

Aangezien de geneesheren de resultaten van de medische rijgeschiktheid niet aan de overheid meedelen, weten we niet hoeveel personen hun rijbewijs moeten inleveren om medische redenen. Voor sommige aandoeningen wordt de betrokkene rijgeschikt verklaard voor een beperkte periode, die later kan worden verlengd. Op die basis moeten ongeveer 7000 rijbewijzen jaarlijks om medische redenen worden hernieuwd.

We hebben evenmin betrouwbare cijfers over de definitieve rijongeschiktheid, aangezien de meeste personen hun rijbewijs niet inleveren, maar gewoon ook niet meer rijden. Volgens het Centraal Bestand van de Rijbewijzen leveren 150 tot 200 personen jaarlijks hun rijbewijs in om medische redenen. Van de 5000 personen die door het CARA worden onderzocht, worden jaarlijks 250 tot 300 personen niet meer rijgeschikt verklaard.

De vraag rijst inderdaad of de behandelende of onderzoekende geneesheer niet moet worden verplicht het resultaat van de medische rijgeschiktheid rechtstreeks mee te delen aan het Centraal Bestand van de Rijbewijzen. Dat zou inderdaad mogelijk maken dat kan worden gecontroleerd of iemand een voertuig bestuurt zonder te voldoen aan de medische criteria.

In het kader van de oprichting van de Kruispuntbank Rijbewijzen wordt voorzien in de mogelijkheid de resultaten van het medische rijgeschiktheidsonderzoek rechtstreeks mee te delen aan de Kruispuntbank, via het zogenaamde eHealthplatform. Daarover is momenteel overleg aan de gang. Het spreekt vanzelf dat daarbij rekening zal worden gehouden met de regels inzake het medische beroepsgeheim en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

De heer Guido De Padt (Open Vld). – *Eén puntje begrijp ik niet: hoe kan worden gecontroleerd dat personen die niet meer rijgeschikt zijn en hun rijbewijs niet inleveren, effectief ook niet meer met de auto rijden? Ik had ook gevraagd hoeveel mensen rijongeschikt worden bevonden naar aanleiding van*

conduisant sans permis ont été découvertes à l'occasion d'un accident. Le ministre connaît-il ce nombre ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Il y en a environ 5000 par an mais je n'en connais pas le nombre exact.*

En ce qui concerne la première question, je puis dire qu'il ressort de coups de sonde qu'après une opération, les gens respectent scrupuleusement les règles d'invalidité à la conduite parce qu'ils savent qu'en cas d'accident ils ne sont pas couverts par leur assurance conformément à l'arrêté royal qui définit les périodes durant lesquelles une interdiction de conduire s'applique après certaines interventions médicales.

Demande d'explications de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'augmentation des limites de vitesse» (n° 5-616)

M. Guido De Padt (Open Vld). – *Les Pays-Bas testent actuellement une augmentation de la limite de vitesse à 130 km/h sur les autoroutes. La ministre néerlandaise de l'Infrastructure veut instaurer cette nouvelle vitesse maximale sur plus d'un tiers des autoroutes sous cette législature. On examinera, sur huit tronçons, dans quelle mesure la vitesse maximale supérieure peut avoir des conséquences sur la circulation, l'environnement et la sécurité.*

La vitesse autorisée sera aussi augmentée de temps à autres durant les prochains mois sur un certain nombre de routes néerlandaises. Certaines voies passeront ainsi de 80 à 100 km/h la nuit, d'autres de 100 à 120 km/h. Dans notre pays également, des voix s'élèvent parfois pour que la vitesse maximale passe de 120 à 130 km/h, surtout la nuit.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est votre position à l'égard de l'évolution aux Pays-Bas ? A-t-on discuté de cette problématique pendant la présidence belge de l'Union européenne ? Pouvez-vous fournir des informations sur les discordances qui subsisteraient au sein de l'Union européenne entre les différents régimes de vitesse ? Les accidents sont-ils plus fréquents dans les pays où l'on peut rouler à plus de 120 km/h ?

Pouvez-vous indiquer dans quelle mesure la vitesse maximale de 120 km/h a été dépassée de plus ou moins 10 km/h ces trois dernières années ? En d'autres termes, combien de véhicules ont-ils été verbalisés entre 120 et 130 km/h et à plus de 130 km/h ? Pouvez-vous ventiler les chiffres selon que cela s'est produit le jour ou la nuit, en indiquant le nombre total des véhicules contrôlés, avec une ventilation par Région ?

Des études ont-elles déjà été menées pour voir quels tronçons d'autoroute de notre pays peuvent entrer en considération pour un relèvement des limitations de vitesse ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Monsieur De Padt, afin d'éviter une réponse trop longue, j'ai fait établir un graphique et quelques tableaux que je vous transmettrai.*

een ongeval. Beschikt de minister over dat cijfer?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Er zijn er ongeveer 5000 per jaar, maar het juiste aantal ken ik niet.

In verband met de eerste vraag kan ik antwoorden dat uit steekproeven is gebleken dat mensen na een operatie de regels betreffende de rijongeschiktheid nauwgezet volgen omdat ze weten dat ze, wanneer ze bij een ongeval betrokken raken, niet gedekt zijn door de verzekering, conform het koninklijk besluit dat de periodes bepaalt gedurende welke een rijverbod geldt na bepaalde medische ingrepen.

Vraag om uitleg van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de verhoging van de snelheidslimieten» (nr. 5-616)

De heer Guido De Padt (Open Vld). – In Nederland startte een experiment om de maximumsnelheid op snelwegen te verhogen tot 130 km/u. De Nederlandse minister van Infrastructuur wil in de huidige kabinetsperiode die nieuwe maximumsnelheid invoeren op meer dan een derde van de snelwegen. Er zijn 8 trajecten gepland, waar zal worden nagegaan in welke mate de hogere toegelaten maximumsnelheid gevolgen kan hebben op de doorstroming, de omgeving en de veiligheid.

Ook op een aantal Nederlandse wegen wordt de komende maanden de snelheid af en toe verhoogd. Op sommige wegen mag 's nachts 100 km/u worden gereden in plaats van 80. Op andere wegen gaat de maximumsnelheid soms omhoog van 100 naar 120 km/u. Ook in ons land gaan af en toe stemmen op om, vooral 's nachts, de snelheidslimiet van 120 naar 130 km/u te brengen.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe kijkt u aan tegen de ontwikkelingen in Nederland en werd deze problematiek tijdens het Belgisch voorzitterschap van de EU besproken? Kan u overigens enige informatie verschaffen over de mate waarin er binnen de EU nog discrepanties zijn tussen de onderscheiden snelheidsregimes? Gebeuren er meer verkeersongevallen in landen waar men op de snelwegen harder mag rijden dan 120 km/u?

Kan u aangeven in welke mate de snelheidslimiet van 120 km/u in de voorbije drie jaar werd overschreden met minder of meer dan 10 km/u. Met andere woorden, hoeveel voertuigen werden geverbaliseerd tussen 120 en 130 km/u en boven 130 km/u? Kan u een opsplitsing geven naargelang dit overdag of 's nachts gebeurde, samen met het totaal aantal gecontroleerde voertuigen, opgesplitst per gewest?

Werden reeds studies uitgevoerd om na te gaan welke trajecten op autosnelwegen in ons land die in aanmerking kunnen komen voor een verhoging van de snelheidslimieten?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Mijnheer De Padt, om een te lang antwoord te vermijden, heb ik een grafiek en een paar tabellen laten uitwerken. Ik zal ze kort toelichten en ze u

L'augmentation de la vitesse maximale sur les autoroutes néerlandaises n'a pas été abordée pendant la présidence belge de l'Union européenne. Les limitations de vitesse en vigueur dans les pays européens peuvent être consultées sur le site internet de la Commission européenne.

Le graphique relatif au nombre de décès intervenus immédiatement après l'accident et dans les trente jours suivants, exprimé par milliard de kilomètres parcourus par des véhicules, montre que les résultats ne sont pas mauvais dans quelques pays, dont la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, des pays voisins. Le graphique révèle également un facteur de risque de 4 pour la Belgique, soit 4 décès par milliard de kilomètre parcourus par des véhicules, tandis que chez nos voisins il est d'environ 2. La vitesse maximale sur les autoroutes est quand même plus élevée en Allemagne et en France, du moins en certains endroits ; en France, elle a été abaissée à 110 km/h, et, en Allemagne, elle a été abaissée en de nombreux endroits.

Toutefois, on irait trop loin en concluant qu'une augmentation de la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes belges réduirait le risque de décès. Lorsque l'on compare entre pays, il faut en effet tenir compte d'une série de paramètres comme la densité du trafic, le nombre d'accès et de sorties, le type de trafic – camions, voitures particulières, motos – et la vitesse réelle. C'est surtout la différence entre la vitesse maximale autorisée et la vitesse réelle qui importe. C'est précisément cette dernière qui a une influence sur le risque d'accidents et leur gravité. Malheureusement, ni la Belgique ni les autres États membres de l'Union européenne ne disposent d'informations relatives à la vitesse réelle sur les autoroutes.

Je vous transmets un aperçu des dépassements de vitesse de plus ou moins 10 km/h lorsque le régime de vitesse est de 120 km/h, avec une ventilation en fonction du moment, selon qu'ils ont lieu le jour ou la nuit, par Région et par excès de vitesse. Ces chiffres proviennent de la banque nationale de données qui contient des enregistrements de procès-verbaux et perceptions immédiates constatés par la police fédérale et la police locale. Un aperçu national du nombre total de contrôles de vitesse opérés ne peut pas encore être fourni.

Il est étonnant que le risque d'accident mortel sur les autoroutes est beaucoup plus élevé entre 22 et 6 heures, lorsque le trafic est moins dense. En d'autres termes, on roule plus vite parce qu'il y a moins de trafic.

Je n'ai pas connaissance d'études portant sur des tronçons d'autoroute pouvant éventuellement entrer en ligne de compte pour un relèvement de la vitesse maximale autorisée. Je n'ai pas du tout l'intention de relever les limitations de vitesse.

Demande d'explications de M. Richard Miller au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le trafic de matériel militaire à destination de l'armée iranienne, à partir de Zaventem» (n° 5-632)

M. Richard Miller (MR). – À deux reprises, les

dan bezorgen.

De verhoging van de maximumsnelheid op de Nederlandse autosnelwegen is tijdens het Belgisch Voorzitterschap van de EU niet aan bod gekomen. De in de Europese landen vigerende snelheidsbeperkingen kunnen op de webstek van de Europese Commissie worden geraadpleegd.

De grafiek van het aantal doden, onmiddellijk na het ongeval tot dertig dagen erna, per miljard voertuigkilometer toont aan dat enkele landen, waaronder onze burens Frankrijk, Duitsland en Nederland, geen slecht resultaat boeken. Uit de grafiek blijkt ook dat België een risicofactor 4 heeft, dus 4 doden per miljard voertuigkilometer, terwijl onze buurlanden ongeveer een risicofactor 2 hebben. Toch geldt in Duitsland en in Frankrijk een hogere snelheidslimiet op autosnelwegen, ook al werd in Frankrijk de limiet nu verlaagd tot 110 km/u en werd in Duitsland de vrijwel onbeperkte limiet op vele plaatsen teruggeschroefd.

Niettemin zou het nogal kort door de bocht zijn indien we uit dat lagere risico zouden besluiten dat een hogere toegelaten maximumsnelheid op de Belgische autosnelwegen het risico op overlijden zou doen afnemen. Bij een vergelijking tussen landen moet immers rekening worden gehouden met een reeks parameters, zoals de verkeersdichtheid, het aantal op- en afritten, het type verkeer – vrachtwagens, personenwagens, motoren – en de werkelijk gereden snelheid. Vooral het verschil tussen de toegelaten maximumsnelheid en de werkelijk gereden snelheid is belangrijk. Het is precies de werkelijk gereden snelheid, en niet de toegelaten maximumsnelheid, die een invloed heeft op het risico op ongevallen en de ernst ervan. Jammer genoeg is noch in België noch in de andere EU-landen informatie beschikbaar over de werkelijk gereden snelheid op autosnelwegen.

Ik zal u een overzicht bezorgen van de snelheidsovertredingen bij een snelheidsregime van 120 km/u, opgesplitst naar tijdstip, dag of nacht, gewest en snelheidsoverschrijding, met minder of meer dan 10 km/u. Deze cijfers zijn afkomstig van de nationale gegevensbank die registraties bevat van processen-verbaal en onmiddellijke inningen vastgesteld door de federale en de lokale politie. Een nationaal overzicht van het totaal aantal op snelheid gecontroleerde voertuigen kan nog niet worden verstrekt.

Opvallend is dat het risico op een dodelijk ongeval op autosnelwegen tussen 22 uur en 6 uur, wanneer de verkeersdichtheid laag is, veel groter is. Dan wordt met andere woorden sneller gereden omdat er minder verkeer is.

Ik heb geen weet van studies over het bepalen van trajecten op autosnelwegen die mogelijk in aanmerking komen voor een verhoging van de toegelaten maximumsnelheid. Ik ben immers helemaal niet van plan om de snelheidslimieten te verhogen.

Vraag om uitleg van de heer Richard Miller aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het vervoer van militair materieel voor het Iraanse leger vanuit Zaventem» (nr. 5-632)

De heer Richard Miller (MR). – Ik heb de staatssecretaris al

17 novembre 2010 et 26 janvier 2011, j'ai eu l'occasion de vous interroger sur le très faible niveau de surveillance que l'on applique sur le territoire belge au transport d'armement et de matériel militaire.

J'ai pointé plus précisément une réglementation en matière de transport aérien qui me paraît correspondre davantage au mode d'emploi d'une passoire qu'à un véritable règlement relatif à la sécurité et au contrôle de cargaisons douteuses. En effet, si l'exportation, l'importation et le transit d'armes exigent la délivrance d'une licence par l'autorité compétente (en l'occurrence les Régions, depuis la régionalisation de la loi sur les exportations d'armes), la notion de transit est totalement insuffisante. Vous me l'avez confirmé, des avions qui se posent sur le territoire belge pour changer d'équipage, par exemple, et qui ne transbordent pas leur cargaison, n'ont pas besoin d'introduire une demande en vue d'obtenir une licence. N'importe quel avion peut donc « sans contrôle » transporter de l'armement, ou du matériel militaire, atterrir et redécoller ! Avec en plus cette circonstance troublante, qu'il est permis de « réarrimer la cargaison ».

Tout ceci est possible puisque comme vous me l'avez confirmé : « Le matériel militaire et les armes ne sont pas considérés comme des matières dangereuses... Leur transport aérien ne nécessite pas une autorisation. »

Cette faiblesse, voire cette absence de contrôle, dans les zones de fret des aéroports serait, d'après les informations publiées par *De Tijd* le 26 février 2011 la cause d'un trafic, pour des dizaines de millions d'euros, en faveur de l'armée iranienne, par Zaventem. En effet, toujours selon cet article signé par M. Lars Bové, les services de sécurité belges n'étaient pas du tout au courant de ce trafic, celui-ci ayant été mis au jour par les services de sécurité américains.

Le type de matériel qui aurait ainsi abondamment « transité » par Zaventem serait des instruments de haute technologie pour radars et appareils de visée nocturnes.

Pouvez-vous confirmer les faits ? De quelle entreprise produisant ces appareils de haute technologie provient le matériel ainsi expédié à partir de Zaventem ? Quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour sécuriser les zones de fret des aéroports belges ? Comptez-vous développer des contacts en ce sens avec vos homologues européens ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – En ce qui concerne le transport d'armes, l'octroi des licences d'exportation ou d'importation est une compétence des Régions. La Direction générale du transport aérien (DGTA) ne délivre que des autorisations techniques de vol pour des transports aériens de marchandises dangereuses, parmi lesquelles figurent les armes et les munitions. Elle applique la réglementation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vigueur. Il est à noter que, depuis qu'un embargo a été mis sur le transport de matériel militaire vers l'Iran par l'Organisation des Nations unies en 2007, aucune demande pour un vol transportant des armes vers ce pays n'a été introduite auprès de la DGTA.

Avant 1999, la DGTA, plus particulièrement l'Inspection aéronautique, veillait au respect de toute la législation belge portant sur le transport aérien. La loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police

twee keer een vraag gesteld, op 17 november 2010 en 26 januari 2011, over de zwakke controle op de doorvoer van wapens en militair materieel op Belgisch grondgebied.

Ik heb me toegespitst op de reglementering van het luchtvervoer. Die lijkt meer op een gebruiksaanwijzing van een zeef dan op een echt reglement voor verdachte ladingen. Voor de export, de import en de doorvoer van wapens is sinds de regionalisering van de wet op de wapenexport een vergunning vereist door de bevoegde overheid, in dit geval de gewesten, maar voor de doorvoer is dit totaal onvoldoende. De staatssecretaris heeft me bevestigd dat vliegtuigen die op Belgisch grondgebied landen, bijvoorbeeld om de bemanning te wisselen, maar hun goederen niet overladen, geen aanvraag moeten indienen om een licentie te verkrijgen. Om het even welk vliegtuig kan dus zonder controle wapens of militair materiaal vervoeren, landen en opnieuw opstijgen! Het is zelfs toegestaan de lading te herstuwen. Dat is verontrustend.

Dat is allemaal mogelijk omdat, zoals de staatssecretaris heeft bevestigd, militair materieel en wapens niet beschouwd worden als gevaarlijke goederen. Voor het overvliegen is geen machtiging vereist.

Dit totale gebrek aan controle in de vrachtzones van de luchthavens, zou volgens informatie gepubliceerd in De Tijd van 26 februari 2011 aan de basis liggen van een trafiek voor duizenden miljoenen euro voor het Iraanse leger via Zaventem. Nog volgens het artikel van Lars Bové zijn de Belgische veiligheidsdiensten helemaal niet op de hoogte van deze trafiek, die aan het licht werd gebracht door de Amerikaanse veiligheidsdiensten.

Dit soort materieel dat in grote hoeveelheden via Zaventem zou zijn doorgevoerd, zou hoogtechnologische apparatuur voor radars en nachtkijkers omvatten.

Kan de staatssecretaris dit bevestigen? Van welk bedrijf is deze hoogtechnologische apparatuur die via Zaventem wordt vervoerd afkomstig? Welke maatregelen zal hij nemen om de vrachtzones van de Belgische luchthavens te beveiligen? Zal hij contact opnemen met zijn Europese ambtgenoten?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Het toekennen van export- of importlicenties voor wapentransport is de bevoegdheid van de gewesten. Het Directoraat-generaal Luchtvaart, DGLV, geeft alleen vergunningen af voor luchtvervoer van gevaarlijke goederen, waaronder wapens en munitie. Ze past de reglementering toe van de International Civil Aviation Organization, de ICAO. Sinds het embargo op het transport van militair materieel naar Iran door de Verenigde Naties in 2007 werd bij het DGLV geen enkele vraag ingediend voor een luchttransport van wapens naar dit land.*

Voor 1999 controleerde het DGLV, meer bepaald de luchtvaartinspectie, de naleving van de Belgische wetgeving op het luchttransport. De wet van 3 mei 1999 tot regeling van de bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie, de luchtvaartpolitie en de spoorwegpolitie in de federale politie beperkt de bevoegdheden van de

des chemins de fer dans la police fédérale, a limité les compétences de l'Inspection aéronautique aux infractions à la sûreté et à la sécurité de l'aviation.

L'Inspection aéronautique n'effectue donc pas de contrôle sur les transports mentionnés ; de plus, elle ne dispose pas de moyens techniques (systèmes de tracement) pour effectuer ce contrôle. J'ai compris que les services de la Douane disposent bien d'un tel système de tracement de colis et j'invite donc l'honorable membre à contacter mon collègue le ministre des Finances, s'il souhaite obtenir plus d'informations concernant l'affaire citée dans l'article du journal *De Tijd* du 26 février 2011.

M. Richard Miller (MR). – Merci, Monsieur le secrétaire d'État. J'acheminerais donc ma question vers M. Reynders.

(La séance est levée à 17 h 05.)

luchtvaartinspectie tot het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart.

De luchtvaartinspectie oefent dus geen controle uit op de voormelde transporten; ze beschikt zelfs niet over de technische middelen (traceersystemen) om die controle uit te voeren. Ik heb begrepen dat de Douanediens een traceersysteem voor pakketten hebben.

Ik verzoek de heer Miller contact op te nemen met de minister van Financiën als hij meer informatie wenst over de zaak die aan bod komt in het artikel van De Tijd van 26 februari 2011.

De heer Richard Miller (MR). – Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik zal een vraag richten tot de heer Reynders.

(De vergadering wordt gesloten om 17.05 uur.)