

*Wil de minister op Europees niveau bepleiten te investeren in technologie om het principe van alcoholsloten uit te breiden naar druggebruik?*

**18.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, ik ben het volmondig met u eens dat we de strijd tegen rijden onder invloed van drugs moeten opvoeren, aangezien deze problematiek op onze wegen lijkt te exploderen. Te veel Belgen vinden het nog steeds aanvaardbaar om te rijden onder invloed van alcohol of drugs. We bengelen daarmee onder het Europese gemiddelde.

Samen met minister van Binnenlandse Zaken Verlinden wil ik nog sterker inzetten op meer doeltreffende en gerichte controles, bijvoorbeeld op problematische plaatsen en tijdstippen. Denk aan de uitgaansbuurten 's nachts. Conform het regeerakkoord voorzie ik in het federaal plan voor verkeersveiligheid ook in een grotere pakkans, waardoor één op drie bestuurders elk jaar wordt gecontroleerd. Dat is een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

Voorts voorzie ik bij verkeersongevallen in een standaarddrugscntrole. De politie is vandaag de dag voldoende onderlegd om druggebruik snel op te sporen via de checklist drugs. Indien de bestuurder tekenen van druggebruik vertoont, zal een speekseltest en desgevallend een speekselanalyse volgen.

De contacten met het buitenland leren mij dat alle Europese lidstaten te kampen hebben met meer druggebruik in het verkeer. De aanpak verschilt echter danig. Er worden wel goede praktijken uitgewisseld, maar ik streef een uniforme Europese aanpak na.

Het Belgische testbeleid is over de jaren heen overigens steeds performanter geworden. De scholing en kennis van de politie op dat vlak zijn ook sterk toegenomen. Deze factoren kunnen het hoge aantal vastgestelde overtredingen deels mee helpen verklaren.

Momenteel impliceert rijden onder invloed van drugs steeds een dagvaarding voor de rechtbank, zowel voor Belgen als buitenlanders. Dit type overtreding kan niet worden afgehandeld door de politie of het parket. In het kader van het federaal plan voor verkeersveiligheid ben ik met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie overeengekomen dat er voor buitenlandse bestuurders die positief testen op druggebruik achter het stuur een consignatiesom zal komen. Dit betekent dat zij een som zullen moeten betalen

in afwachting van hun proces, waardoor zij niet langer de dans ontspringen als zij verstek laten gaan voor de rechtbank en hun boete niet betalen.

Meer in het algemeen zal het gebruik van een in consignatie te geven som in afwachting van een proces door de rechtbank worden onderzocht voor andere gevallen waarin onmiddellijke inning op dit ogenblik uitgesloten is.

Onze bedoeling is om de sociale norm te versterken en het gevoel van straffeloosheid tegen te gaan.

U vroeg mij ten slotte naar technologie om het principe van alcoholsloten door te trekken naar druggebruik, maar die technologie is bij mijn weten nog niet voorhanden. Het vaststellen van druggebruik is dan ook complexer dan het vaststellen van alcoholgebruik. Als die technologie op een dag ontwikkeld is, ben ik uiteraard bereid dat te bekijken met het oog op meer verkeersveiligheid.

**18.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**19** **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La détection des radars et des contrôles de police par des applications" (55023133C)**

**19** **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Radarverklikkers en apps die waarschuwen voor politiecontroles" (55023133C)**

**19.01** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question s'intègre dans le débat "Comment rendre nos routes plus sûres?". En France, depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2021, il est possible, via l'autorité administrative, d'interdire à tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite, tel que GPS, ou à la navigation par géolocalisation, de diffuser des informations permettant de se soustraire à un contrôle de police qui concernerait non pas la vitesse mais bien l'alcoolémie, les stupéfiants ou les personnes suspectées de faits de terrorisme ou d'enlèvement. Sont ciblées par cette disposition des applications connues comme Waze et Coyote par exemple. Ce faisant, la France rejoint une série de pays européens déjà alignés sur le sujet des détecteurs de radar et de la manière de réguler leur visibilité par les automobilistes.

L'accord de gouvernement prévoit de renforcer les contrôles routiers ainsi qu'une étude sur l'utilisation de détecteurs de radar. Vias a d'ailleurs été mandaté à ce sujet.

Monsieur le ministre, où en est l'étude sur les détecteurs de radar? Quels sont les avantages de ce type de mesures d'interdiction? Avez-vous des contacts à ce sujet avec les pays voisins, notamment avec les Pays-Bas? Je pense à la taille de notre pays et à l'intérêt de ce dispositif dans le cadre de certaines opérations policières.

**19.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Parent, comme vous le savez, la sécurité routière est une priorité vraiment importante dans mon plan de travail. C'est pourquoi avec mes collègues fédéraux et régionaux, nous avons mis sur pied en novembre dernier différents plans en matière de sécurité routière, avec le même objectif "All for zero". Je pense que vous étiez présent aux états généraux que nous avons organisés. Ces plans contiennent des dizaines de mesures concrètes visant à arriver à zéro mort. C'est un objectif ambitieux, que certains disent utopique, mais on doit vivre d'utopies à l'horizon 2050 au plus tard. Depuis lors, chaque jour, ces mesures se concrétisent petit à petit.

La possibilité d'indiquer la présence de la police pour des contrôles d'alcoolémie, de stupéfiants ou lors de barrages routiers via des applications partagées ne me semble en effet pas compatible avec la volonté du gouvernement d'augmenter les chances ou plutôt les risques, pour les conducteurs, de se faire contrôler.

Pour être tout à fait précis, la loi relative à la police de la circulation routière interdit déjà d'utiliser tout système qui empêche la constatation d'infractions routières ou qui détecte des caméras.

Le fait de communiquer l'emplacement des contrôles de vitesse ou d'autres contrôles routiers via les réseaux sociaux ou autres ne relève pas de cette disposition. C'est justement ce dernier point qui fait l'objet de l'étude que j'ai commandée à Vias.

L'étude de Vias réalise un benchmark international, une comparaison des pratiques dans les différents pays, sur la possession et l'utilisation des avertisseurs de contrôles de vitesse ainsi qu'une revue de la littérature nationale et internationale sur le sujet. En complément, une enquête sera menée auprès de 2 000 conducteurs belges sur l'utilisation et la possession de

systèmes de navigation, en ce compris les systèmes qui avertissent des contrôles de vitesse. Cette enquête auprès de 2 000 Belges consistera en une étude big data et une étude expérimentale afin d'obtenir une image plus détaillée du comportement des conducteurs à proximité des radars à la fois chez ceux qui disposent d'un système d'alerte et ceux qui n'en disposent pas.

Les résultats de cette étude étant attendus pour la fin de l'année 2022, je ne peux donc pas vous en communiquer les résultats. Je préfère attendre les résultats avant de me prononcer sur les avantages potentiels d'une interdiction – même si j'ai un pressentiment sur le sujet – et me concerter avec les pays voisins dans le cadre d'éventuelles opérations transfrontalières.

Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en rediscuter et je sais que je peux compter sur la collaboration de cette commission afin de faire progresser la sécurité routière dans notre beau pays.

**19.03** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, notamment en matière d'agenda.

Je pense que le déploiement de ces dispositions en France pourra éclairer utilement les travaux de Vias. Cela me semble être une avancée importante en phase avec l'utilisation des applications de type Waze aujourd'hui. Il s'agit de répondre à une réalité: grâce à ces applications, on peut éviter des contrôles, ce qui n'est pas le but lorsqu'on est, par exemple, sous l'influence de l'alcool. Le sens de la mesure est de savoir comment combattre ce phénomène.

Je vous réinterrogerai en temps voulu pour connaître l'avancée de l'étude de Vias.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**20** **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les excès de vitesse au-delà de 300 km/h" (55023148C)**

**20** **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extreme snelheidsovertredingen met snelheden van meer dan 300 km/u" (55023148C)**

**20.01** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je précise qu'il n'y a pas de faute dans l'intitulé de la question: on parle bien de plus de 300 km/h. Cela peut paraître surprenant, mais c'est ce qui est arrivé récemment à Bassenge, où