



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

12-07-2011

Après-midi

Dinsdag

12-07-2011

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
LDD	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les accidents impliquant des voitures non assurées" (n° 4814)	1
- M. Franco Seminara au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre de conducteurs non assurés impliqués dans des accidents" (n° 5046)	1
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les délits de fuite et autres accidents impliquant des conducteurs non assurés" (n° 5252)	1
<i>Orateurs:</i> Peter Luykx, Peter Logghe, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de Mme Daphné Dumery au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et des Réformes institutionnelles sur "les accords sur le financement supplémentaire du projet Galileo" (n° 3838)	3
<i>Orateurs:</i> Daphné Dumery, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilité de certains couloirs d'autobus" (n° 5003)	6
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nomination de Carole Coune au poste de secrétaire générale du Forum international des transports" (n° 5011)	7
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle sur la consommation de drogue effectué auprès du personnel des compagnies aériennes" (n° 5012)	8
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	8
- Mme Minneke De Ridder au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne Bob menée cet été" (n° 5201)	8

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "ongevallen met niet-verzekerde wagens" (nr. 4814)	1
- de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal niet-verzekerde autobestuurders die betrokken zijn bij ongevallen" (nr. 5046)	1
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "vluchtmisdrijven en andere ongevallen door niet-verzekerde bestuurders" (nr. 5252)	1
<i>Spreekers:</i> Peter Luykx, Peter Logghe, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen over "de afspraken over de bijkomende financiering voor het Galileoproject" (nr. 3838)	3
<i>Spreekers:</i> Daphné Dumery, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nut van sommige busbanen" (nr. 5003)	6
<i>Spreekers:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de benoeming van Carole Coune tot secretaris-generaal van het Internationaal Transportforum" (nr. 5011)	7
<i>Spreekers:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle op het druggebruik bij luchtvaartpersoneel" (nr. 5012)	8
<i>Spreekers:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	8
- mevrouw Minneke De Ridder aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Bob-	8

zomercampagne" (nr. 5201)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie et les campagnes Bob menées cet été" (n° 5409)

Orateurs: **Minneke De Ridder, Karin Temmerman, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles en Bob-zomercampagnes" (nr. 5409)

Sprekers: **Minneke De Ridder, Karin Temmerman, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

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

du

MARDI 12 JUILLET 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 12 JULI 2011

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 16 h 10 par Mme Maggie De Block, présidente.

La **présidente**: La question n° 4271 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

01 Questions jointes de

- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les accidents impliquant des voitures non assurées" (n° 4814)
- M. Franco Seminara au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre de conducteurs non assurés impliqués dans des accidents" (n° 5046)
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les délits de fuite et autres accidents impliquant des conducteurs non assurés" (n° 5252)

01.01 Peter Luykx (N-VA): Il ressort du rapport annuel du Fonds commun de garantie automobile qu'en 2010, des conducteurs non assurés ont été impliqués dans plus de 8 000 accidents.

Que pense le secrétaire d'État de ces chiffres alarmants? À combien le montant des dommages causés par ces accidents s'est-il élevé? Combien de conducteurs non assurés circulent-ils sur nos routes? Le secrétaire d'État peut-il en fournir la répartition régionale? Qu'entreprendra-t-il pour veiller à ce que ces conducteurs n'empruntent plus nos routes? Se concertera-t-il à ce sujet avec le secteur des assurances?

De behandeling van de vragen vangt aan om 16.10 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

De **voorzitter**: Vraag nr. 4271 van mevrouw Jadin is omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "ongevallen met niet-verzekerde wagens" (nr. 4814)
- de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal niet-verzekerde autobestuurders die betrokken zijn bij ongevallen" (nr. 5046)
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "vluchtmisdrijven en andere ongevallen door niet-verzekerde bestuurders" (nr. 5252)

01.01 Peter Luykx (N-VA): Uit het jaarrapport van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds blijkt dat er in 2010 meer dan 8.000 ongevallen geweest zijn met niet-verzekerde bestuurders.

Wat denkt de staatssecretaris van die verontrustende cijfers? Welk schadebedrag is met die ongevallen gemoeid? Hoeveel niet-verzekerden rijden er rond op onze wegen, opgesplitst per regio? Hoe wil de staatssecretaris die chauffeurs van de weg houden? Overlegt hij daarover met de verzekeringssector?

01.02 Peter Logghe (VB): De trop nombreux accidents impliquent des conducteurs non assurés. Il est urgent de les éloigner de nos routes.

Nous disposons de données chiffrées suffisantes dès lors que les systèmes informatiques de la police, des compagnies d'assurances et de la DIV sont mieux harmonisés. Il devrait dès lors être possible de ne pas admettre à la circulation les conducteurs non assurés et les véhicules refusés. Peut-être la volonté politique pour imposer une action vigoureuse fait-elle défaut?

Une vignette d'assurance ne permettrait-elle pas de remédier à ce problème? Je sais que les compagnies d'assurances estiment qu'il s'agit d'une solution trop coûteuse, mais qu'en pense le secrétaire d'État? Une initiative parlementaire s'impose-t-elle?

La **présidente**: M. Seminara a retiré sa question.

01.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il ressort du rapport annuel 2010 du Fonds commun de garantie automobile que 1,2 % de notre parc automobile, soit quelque 70 000 voitures, ne serait pas assuré.

Les données des compagnies d'assurances sont collationnées avec celles de la DIV grâce à Veridass, la base de données du Fonds de garantie, ce qui permet de détecter les véhicules immatriculés non couverts par une assurance. Les propriétaires de ces véhicules ont la possibilité de se mettre en règle. Ensuite, une liste d'environ 15 000 véhicules non assurés est communiquée à la police, qui peut alors procéder à l'enlèvement de la plaque d'immatriculation ou immobiliser le véhicule lors d'un contrôle routier.

Le fonctionnement de la base de données Veridass et son interaction avec la DIV font l'objet d'améliorations incessantes. La police dispose en outre d'instruments appropriés qui facilitent la détection des véhicules non assurés.

(*En français*) La mise en œuvre de la Banque-Carrefour des véhicules, avec la base de données Veridass, permettra aux parquets et aux services de police de concentrer leur action sur les propriétaires qui contreviennent à leurs obligations légales en matière d'assurances.

(*En néerlandais*) La même méthode est appliquée pour les véhicules non contrôlés ou refusés. En principe, un procès-verbal d'avertissement contrôlé sera rédigé et l'intéressé devra fournir la preuve

01.02 Peter Logghe (VB): Er zijn te veel ongevallen met niet-verzekerde chauffeurs. Zij moeten dringend van onze wegen worden geplukt.

Cijfermateriaal over dit fenomeen is er genoeg sinds de informaticasystemen van politie, verzekeraars en DIV beter op elkaar zijn afgestemd. Dat moet het toch makkelijker maken om niet-verzekerde chauffeurs en afgekeurde voertuigen preventief uit het verkeer te halen. Misschien is de politieke druk om krachtdadig op te treden gewoon te laag?

Kan een verzekeringsvignet geen oplossing bieden? Ik weet dat de verzekeraars dat een te dure oplossing vinden, maar wat denkt de staatssecretaris daarover? Is er een parlementair initiatief nodig?

De **voorzitter**: De heer Seminara heeft zijn vraag ingetrokken.

01.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Uit het jaarverslag 2010 van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds blijkt dat 1,2 procent van ons wagenpark onverzekerd op de weg zou zijn, zo'n 70.000 auto's.

Via de databank Veridass van het Waarborgfonds worden de gegevens van de verzekeringsmaatschappijen gekruist met die van DIV, zodat men kan zien welke ingeschreven voertuigen niet gedekt zijn door een verzekering. De eigenaars van deze voertuigen krijgen dan de kans om dat recht te zetten, waarna de lijst van ongeveer 15.000 niet-verzekerde voertuigen wordt doorgegeven aan de politie. Die kan dan de nummerplaat van het voertuig ophalen of bij een wegcontrole het voertuig immobiliseren.

De werking van de databank Veridass en de interactie met de DIV worden voortdurend verbeterd. Ook de politie beschikt over goede apparatuur om de opsporing van niet-verzekerde voertuigen te vergemakkelijken.

(*Frans*) Dankzij de Kruispuntbank van de voertuigen, met de gegevensbank Veridass, zullen de parketten en de politiediensten gericht kunnen optreden tegen eigenaars die hun wettelijke verplichtingen inzake verzekeringen niet nakomen.

(*Nederlands*) Dezelfde werkwijze wordt gevolgd voor niet-gekeurde of afgekeurde voertuigen. In de regel zal daarvoor een proces-verbaal van gecontroleerde waarschuwing worden opgesteld,

dans un délai déterminé qu'il est en ordre au regard du contrôle technique.

waarbij de betrokkene binnen een bepaalde termijn het bewijs moet leveren dat hij in orde is met de technische controle.

Les sanctions relatives au délit de fuite sont proportionnelles aux conséquences de l'accident. Si les dégâts sont purement matériels, le conducteur sera condamné à une peine d'emprisonnement de quinze jours à six mois et à une amende de 200 à 2 000 euros. Si l'accident entraîne des coups et blessures voire la mort, l'emprisonnement peut aller jusqu'à deux ans et l'amende à 400 à 5 000 euros, à augmenter chaque fois des décimes additionnels. Par ailleurs, une déchéance du droit de conduire est prononcée dans pareil cas et peut aller de trois mois à l'interdiction définitive.

De straffen voor het plegen van vluchtmisdrijf lopen op naargelang van de gevolgen van het ongeval. Als er enkel stoffelijke schade is, wordt de bestuurder gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en een geldboete van 200 tot 2.000 euro. Heeft het ongeval slagen en verwondingen of de dood tot gevolg, kan de gevangenisstraf oplopen tot twee jaar en gaat de geldboete van 400 euro tot 5.000 euro, telkens te verhogen met de opdecimen. Bovendien wordt er in dat geval een verval van het recht tot sturen uitgesproken van drie maanden tot definitief.

La réhabilitation du droit de conduire dépend par ailleurs de la réussite réitérée de l'examen théorique et pratique et d'une enquête psychologique. Si au cours d'une période de trois ans, un délit de fuite est à nouveau commis, toutes les sanctions sont doublées.

Het herstel van het recht tot sturen is daarenboven afhankelijk van het opnieuw slagen voor het theoretisch en praktisch examen en een psychologisch onderzoek. Indien binnen een periode van drie jaar opnieuw vluchtmisdrijf wordt gepleegd, worden al deze straffen verdubbeld.

01.04 Peter Luykx (N-VA): Il existe apparemment des moyens de recherche et de poursuite suffisants mais des milliers de véhicules non assurés continuent pourtant à circuler sur nos routes. Un certificat d'assurance autocollant apposé sur le pare-brise constituerait un contrôle social et une aide pratique pour les services de police.

01.04 Peter Luykx (N-VA): Opsporings- en vervolgingsmiddelen zijn er blijkbaar genoeg, maar toch rijden er nog altijd duizenden onverzekerde voertuigen rond. Een zelfklevend verzekeringsbewijs op de voorruit zou een bijkomende sociale controle zijn en een handig hulpmiddel voor de politiediensten.

01.05 Peter Logghe (VB): Il s'agit véritablement d'un problème social qui mérite toute notre attention. La détection automatique ne suffit pas si le véhicule n'est pas effectivement saisi. Une vignette d'assurance peut être utile mais il faut surtout se concentrer sur l'immobilisation réelle des véhicules non assurés et refusés.

01.05 Peter Logghe (VB): Dit is echt een maatschappelijk probleem dat al onze aandacht verdient. Automatische detectie volstaat niet als men het voertuig niet effectief aan de ketting legt. Een verzekeringsvignet kan nuttig zijn, maar men moet vooral inzetten op het daadwerkelijk immobiliseren van niet-verzekerde en afgekeurde auto's.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Daphné Dumery au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et des Réformes institutionnelles sur "les accords sur le financement supplémentaire du projet Galileo" (n° 3838)

02 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen over "de afspraken over de bijkomende financiering voor het Galileoproject" (nr. 3838)

02.01 Daphné Dumery (N-VA): Le projet européen de navigation par satellite Galileo constitue le plus grand projet spatial européen de l'histoire. L'Europe souhaite à juste titre disposer de son propre système de navigation par satellite en parallèle avec les systèmes GPS américains et russes, car si ces derniers devaient un jour être anéantis, l'Europe ne disposerait plus d'aucune liaison satellite avec ses propres navires et avions. En janvier 2011, le

02.01 Daphné Dumery (N-VA): Het project voor satellietnavigatie Galileo is het grootste Europese ruimtevaartproject ooit. Europa wil terecht een eigen navigatiesysteem naast het Amerikaanse en het Russische gps-systeem, want indien die ooit zouden worden uitgeschakeld, zou Europa geen enkele satellietverbinding meer hebben met de eigen schepen en vliegtuigen. In januari 2011 verklaarde de Europese commissaris voor Industrie

commissaire européen à l'Industrie a déclaré que l'enveloppe budgétaire initiale de 3,4 milliards d'euros inscrite au budget européen 2007-2013 pour le projet devrait être augmentée de quelque 2 milliards d'euros.

Il avait été convenu antérieurement que l'UE financerait directement Galileo mais l'Union demande à présent le soutien des États membres dans le cadre de la confection du budget d'investissement supplémentaire.

Quelle sera la contribution de la Belgique? Le gouvernement en affaires courantes peut-il prendre des décisions en la matière? Des entreprises belges participent-elles au développement des Public Related Services (PRS) et quelle est la position du gouvernement à ce sujet? Quand Galileo sera-t-il opérationnel?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Lors de la présidence belge, nous avons invité les comités européens compétents à publier l'examen à mi-parcours dont la réalisation était prévue à l'article 22 du règlement européen 683/2008 pour acquérir une meilleure vision de la gestion du Global Navigation Satellite System (GNSS). Il s'agit plus précisément du suivi de la réalisation du système, de son financement par le budget de l'UE, de l'analyse des risques, de la passation des contrats et des scénarios pratiques pour sa livraison dans les délais et sa gestion opérationnelle dans le futur. Il s'agit de fournir une riposte autonome, civile, performante et de qualité aux systèmes satellites parallèles. Chez nous, cette question est suivie par le Comité de coordination interministériel Galileo, une coopération entre les autorités fédérales et les entités fédérées.

En plus du budget de 3,4 milliards d'euros prévu au niveau de l'UE pour la réalisation du système, il est aussi tenu compte d'un dépassement des coûts à concurrence de 1,9 milliard d'euros en raison du retard qui a été pris, des accréditations en matière de sécurité, de l'absence de *dual sourcing* pour les lanceurs et d'autres éléments qui figurent dans l'analyse présentée lors du Conseil Transports, en mars 2011 à Bruxelles. Les 3,4 milliards d'euros susmentionnés et le supplément de 1,9 milliard d'euros ont été confirmés, entre-temps, dans l'examen à mi-parcours.

De plus, selon des estimations réalisées en 2010, un montant annuel d'environ 800 millions serait nécessaire pour maintenir le système opérationnel. Le montant augmente chaque année et devra être inscrit au budget lorsque le GNSS de l'Union

dat het project bijna 2 miljard euro duurder zou worden dan de 3,4 miljard euro die reeds ingeschreven was in de Europese begroting voor 2007-2013.

Eerder werd afgesproken dat Galileo rechtstreeks door de EU zou worden gefinancierd, maar nu vraagt de EU steun van de lidstaten voor het bijkomende investeringsbudget.

Wat is dan het aandeel van België? Kan de regering van lopende zaken daartoe beslissen? Zijn er Belgische bedrijven betrokken bij de ontwikkeling van Public Related Services (PRS) en wat is het standpunt van de regering daarover? Wanneer zal Galileo operationeel zijn?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Tijdens het Belgische voorzitterschap hebben wij de bevoegde Europese comités opgeroepen tot publicatie van de bij artikel 22 van de Europese verordening 683 van 2008 voorziene *midterm review* om een beter inzicht te verwerven in het management van het Global Navigation Satellite System (GNSS). Het betreft meer bepaald de opvolging van de realisatie van het systeem, de financiering via het EU-budget, de risicoanalyse, de toewijzing van de contracten en de concrete scenario's voor de tijdige oplevering en het operationeel beheer in de toekomst. De bedoeling is een onafhankelijk, civiel en performant kwalitatief antwoord te bieden op parallelle satellietssystemen. De problematiek wordt bij ons opgevolgd door het Interministerieel Coördinatiecomité Galileo (ICCG), dat een samenwerking is tussen de federale en de deelstaatautoriteiten.

Naast het voorziene EU-budget van 3,4 miljard euro voor de realisatie van het systeem wordt thans rekening gehouden met 1,9 miljard euro kostenoverschrijdingen wegens opgelopen vertragingen, de accreditering van de veiligheidsaspecten, het gebrek aan *dual sourcing* voor lanceerdersraketten en voor andere elementen die opgenomen zijn in de analyse die op de Transportraad in maart 2011 in Brussel werd gepresenteerd. De geciteerde 3,4 miljard euro en de 1,9 miljard euro aan supplementen werden inmiddels in de *midterm review* bevestigd.

Om het systeem operationeel te houden zou bovendien jaarlijks ongeveer 800 miljoen euro nodig zijn, maar dat is een cijfer uit 2010. Het bedrag loopt van jaar tot jaar op en zal begroot moeten worden wanneer de EU-GNSS gerealiseerd is. Daarom

européenne aura été réalisé. Plusieurs pays, parmi lesquels la Belgique, ont dès lors insisté sur l'importance d'une plus grande rationalisation des coûts, d'une vision durable et d'un financement pluriannuel à partir de 2014. Un suivi strict du projet s'impose si l'on veut faire de ce système un acteur à part entière sur le marché mondial. Outre les grands acteurs industriels, les PME doivent également obtenir une part substantielle des contrats.

Si nécessaire, la Commission devra rechercher des financements supplémentaires, éventuellement par le biais d'emprunts. Les discussions en la matière ont débouché sur des conclusions qui ont été approuvées au Conseil Transports du 31 mars. La Commission a fait savoir qu'elle envisageait de faire intervenir, dès 2014, d'autres formes de financement novatrices en plus du financement communautaire par le biais du budget pluriannuel. La Commission n'a pas exclu de faire tout de même appel aux États membres pour couvrir des réserves imprévues. Un financement supplémentaire par les États membres n'est cependant pas envisagé à l'heure actuelle.

L'entreprise belge Septentrio est l'entrepreneur principal chargé de l'installation des récepteurs PRS à l'ESA. Septentrio collabore avec une entreprise du Royaume-Uni, QinetiQ, pour le cryptage du module de sécurité. En outre, l'autorité nationale de sécurité a négocié un protocole d'accord avec l'Allemagne pour l'utilisation du module allemand en vue d'équiper les récepteurs PRS des clés de cryptage nécessaires.

La politique en matière de cryptographie PRS a été définie par le conseil pour la sécurité du projet Galileo dans le document classifié *Mutual recognition and double evaluation*. Elle s'appuie sur les règles de sécurité du Conseil de l'UE. Les États membres peuvent peser tant sur la politique que sur sa mise en œuvre.

Avant l'entrée en service d'un module de cryptographie PRS, celui-ci devra être approuvé dans un premier temps par une autorité nationale de sécurité, pour ensuite être soumis au processus de double évaluation dans un État membre habilité à cette fin. Une dérogation à ces règles a été accordée pour la phase IOV, la phase de validation du système en orbite, pour laquelle la double évaluation n'est donc toujours pas requise.

Le règlement 683 du Conseil et du Parlement européen de 2008 a mis en place une nouvelle structure de management à la suite des difficultés

hebben verschillende landen, waaronder België, aangedrongen op meer kostenefficiëntie, een duurzame visie en een meerjarenfinanciering vanaf 2014. Wil het systeem een marktspeler worden op wereldvlak, dan is een strikte monitoring van het project nodig. Naast de grote industriële spelers moeten ook kmo's een wezenlijk aandeel in de contracten krijgen.

Indien nodig zal de Commissie bijkomende financiering moeten zoeken, eventueel via leningen. Op de Transportraad van 31 maart werden daarover conclusies goedgekeurd. De Commissie liet verstaan dat naast de communautaire financiering via het meerjarenbudget vanaf 2014 andere, innoverende financieringsvormen worden overwogen. De Commissie heeft niet uitgesloten dat toch nog een beroep zou worden gedaan op de lidstaten voor de dekking van onvoorziene reserves. Er is op dit ogenblik echter geen sprake van bijkomende financiering door de lidstaten.

Het Belgische bedrijf Septentrio is hoofdaannemer voor PRS-ontvangers bij de ESA. Septentrio werkt samen met een bedrijf uit het Verenigd Koninkrijk, QinetiQ, voor het cryptogedeelte van de securitymodule. Daarnaast werd door de nationale veiligheidsoverheid een memorandum of agreement onderhandeld met Duitsland voor het gebruik van de in Duitsland gebruikte module, om de PRS-ontvangers te voorzien van de nodige cryptosleutels.

Het beleid voor de PRS-encryptie werd bepaald door de Galileo Security Board in het geclassificeerd document *Mutual recognition and double evaluation*. Het beleid steunt op de veiligheidsregels van de Raad van de EU. De lidstaten hebben een invloed op zowel het beleid als op de uitvoering ervan.

Vooraleer een PRS-encryptiemodule in gebruik zal worden genomen, moet zij eerst door een nationale veiligheidsoverheid worden goedgekeurd, om vervolgens in een hiertoe erkende lidstaat het dubbele evaluatieproces te doorlopen. Voor de IOV-fase, de in orbit validatiefase, werd een afwijking van die regels toegestaan en is de dubbele evaluatie dus nog altijd geen vereiste.

In 2008 werd bij verordening 683 door de Raad en het Europees Parlement een nieuwe managementstructuur goedgekeurd, nadat was

de fonctionnement constatées dans le cadre de la structure initiale. La Commission européenne souhaite que certains services soient disponibles à partir de 2014-2015 sur la base de la configuration satellite existante. On prévoit actuellement de mettre sur orbite 18 satellites.

Pour que le système GNSS puisse devenir un acteur du marché compétitif, indépendant et durable, l'Europe devra réaliser une constellation de qualité regroupant une trentaine de satellites d'ici 2019. Des mesures devront également être élaborées et adoptées en vue d'introduire une nouvelle structure de gestion opérationnelle.

L'incident est clos.

03 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilité de certains couloirs d'autobus" (n° 5003)

03.01 Tanguy Veys (VB): Ces dernières années, des bandes séparées ont été aménagées pour les bus et les trams. L'organisation Touring s'interroge sérieusement sur l'utilité de certains couloirs de bus et insiste pour qu'un audit externe soit réalisé permettant d'évaluer la prise de décision relative à l'aménagement de ces voies.

Le secrétaire d'État soutient-il la demande de Touring?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): La STIB et De Lijn ont déjà réfuté à suffisance les critiques de Touring. En ce qui concerne l'aménagement de bandes de bus, une concertation est d'abord organisée avec les gestionnaires de la voirie, les autorités locales et les sociétés de transport public. L'aménagement de bandes est également évalué a priori et a posteriori.

Si les automobilistes étaient autorisés à rouler sur les bandes de bus lorsque la circulation est calme, comme certains le proposent, la sécurité routière s'en trouverait déforcée. Nous donnerions par ailleurs un mauvais signal aux automobilistes. Lorsque la circulation est calme, les bandes de circulation normales offrent d'ailleurs suffisamment de place, et cela nous évite assurément le coût de l'installation de panneaux de signalisation dynamiques.

03.03 Tanguy Veys (VB): Touring s'interroge essentiellement en ce qui concerne quelques bandes de bus à aménager dans le futur mais ne plaide pas pour l'utilisation des bandes de bus par les véhicules ordinaires. Il s'agit d'un autre débat.

vastgesteld dat de oorspronkelijke structuur niet werkbaar was. De Europese Commissie wil dat vanaf 2014-2015 bepaalde diensten beschikbaar zijn op basis van de bestaande satellietconfiguratie. Er wordt in het huidige lanceerschema in 18 satellieten in orbit voorzien.

Om op wereldvlak een competitieve, onafhankelijke en duurzame marktspeeler te zijn zal echter tegen 2019 een kwalitatieve constellatie met een dertigtal satellieten gerealiseerd moeten worden. Daarnaast zullen er nog maatregelen voor een nieuwe operationele beheerstructuur moeten worden uitgewerkt en goedgekeurd.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nut van sommige busbanen" (nr. 5003)

03.01 Tanguy Veys (VB): De laatste jaren worden er aparte rijvakken aangelegd voor bussen en trams. Touring heeft echter sterke twijfels over het nut van sommige busbanen en vraagt een externe audit om na te gaan hoe er beslist wordt over de aanleg van zulke stroken.

Steunt de staatssecretaris de vraag van Touring?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De kritiek van Touring werd al voldoende weerlegd door de MIVB en De Lijn. Over de aanleg van busstroken wordt eerst overleg gepleegd met de wegbeheerders, de lokale overheden en de maatschappijen van openbaar vervoer. De aanleg van de stroken wordt ook zowel vooraf als achteraf geëvalueerd.

Als men automobilisten zou toelaten op rustige momenten tot de busstrook – zoals sommigen voorstellen – kan dat nadelig zijn voor de verkeersveiligheid. Bovendien geven we op die manier een verkeerd signaal aan de automobilisten. Op rustige momenten is er trouwens plaats genoeg op de gewone rijvakken, zodat we ons de kosten van dynamische verkeersborden zeker kunnen besparen.

03.03 Tanguy Veys (VB): Touring heeft vooral vragen bij een aantal toekomstige busbanen, maar houdt geen pleidooi om busbanen door het gewone verkeer te laten gebruiken. Dat is een andere discussie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nomination de Carole Coune au poste de secrétaire générale du Forum international des transports" (n° 5011)

04 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de benoeming van Carole Coune tot secretaris-generaal van het Internationaal Transportforum" (nr. 5011)

04.01 Tanguy Veys (VB): La présidente du SPF Mobilité et Transports, Mme Carole Coune, âgée de 42 ans, a récemment succédé à l'Irlandais Jack Short au poste de secrétaire générale du Forum international des transports (FIT). Mme Coune est nommée pour une période de cinq ans et la nomination est renouvelable une fois. Son mandat en tant que présidente du SPF Mobilité expirait normalement en 2014.

04.01 Tanguy Veys (VB): De 42-jarige voorzitter van de FOD Mobiliteit en Transport, mevrouw Carole Coune, volgde onlangs de Ier Jack Short op als secretaris-generaal van het Internationaal Transportforum (ITF). De benoeming van mevrouw Coune geldt voor vijf jaar en is eenmaal vernieuwbaar. Haar mandaat aan het hoofd van de FOD Mobiliteit liep normaal tot 2014.

Quelles sont les conséquences de cette nomination pour le fonctionnement du SPF Mobilité et pour la position de Mme Coune? L'Europe critique l'actuelle structure organisationnelle du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) et de l'organisme d'enquête. Cette nomination aura-t-elle des effets sur cette critique?

In welke mate heeft die benoeming gevolgen voor de werking van de FOD Mobiliteit en voor het functioneren van mevrouw Coune? Europa heeft kritiek op de huidige organisatiestructuur van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) en het onderzoeksorgaan. Zal deze benoeming daar een effect op hebben?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Nous nous réjouissons de la ratification par l'assemblée générale du FIT de la nomination de Mme Carole Coune au poste de secrétaire générale. Elle devra dès lors être remplacée à la présidence du comité de direction du SPF Mobilité et Transports. Dès qu'un gouvernement de plein exercice prendra ses fonctions, ce remplacement sera effectué conformément aux procédures habituelles. En attendant, une personne a été désignée à titre temporaire et la nomination de Mme Coune n'aura par conséquent aucune incidence sur le fonctionnement du SPF, du SSICF et de l'instance d'enquête.

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Het heeft ons plezier gedaan dat de algemene vergadering van het ITF de benoeming van mevrouw Carole Coune tot secretaris-generaal heeft bekrachtigd. Die benoeming impliceert dat zij zal moeten worden vervangen als voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Die vervanging zal conform de gangbare procedures gebeuren, zodra er een regering is die niet in een periode van lopende zaken is. In afwachting werd iemand tijdelijk aangesteld en de benoeming van mevrouw Coune zal dus helemaal geen gevolgen hebben voor het functioneren van de FOD, de DVIS en de onderzoeksinstantie.

La présidente: Indiquer l'âge de Mme Coune comme l'a fait M. Veys me semble totalement inapproprié.

De voorzitter: Het vermelden van de leeftijd van mevrouw Coune, zoals de heer Veys gedaan heeft, lijkt me totaal irrelevant.

04.03 Tanguy Veys (VB): Je n'ai pas enfreint le Règlement et je ne voulais par ailleurs blesser personne.

04.03 Tanguy Veys (VB): Volgens ons Reglement heb ik daarmee niets verkeerd gezegd. Ik had trouwens helemaal niet de bedoeling om iemand te krenken.

Je ne partage pas l'analyse du secrétaire d'État quant à l'absence du rôle joué par les critiques formulées par l'Union européenne sur la structure de la SNCB dans ce dossier. L'un des problèmes soulevés n'était-il pas précisément le profil SNCB de Mme Coune?

Ik deel niet de analyse van de staatssecretaris dat Europa hier niets mee te maken zou hebben. Een van de problemen was toch juist het NMBS-profiel van mevrouw Coune?

L'incident est clos.

05 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle sur la consommation de drogue effectué auprès du personnel des compagnies aériennes" (n° 5012)

05.01 **Tanguy Veys** (VB): Récemment, il était question dans les médias des pratiques de la compagnie aérienne Ryanair, qui collecterait des cheveux de son personnel pour contrôler s'ils ont consommé du cannabis. Ryanair a déclaré que les tests sont stipulés dans le contrat de travail, un contrat rédigé conformément à la législation irlandaise. À la RTBF, le secrétaire d'État a déclaré que ces pratiques sont exagérées et incompréhensibles.

De quelle manière les compagnies aériennes sont-elles alors censées contrôler, dans l'intérêt de la sécurité des passagers, la consommation de drogue par leur personnel?

05.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Ce n'est pas la première fois que le grand patron de Ryanair annonce des initiatives retentissantes qui ne sont guère concrétisées par la suite. Il s'agit selon moi en l'occurrence de l'énième effet d'annonce qui a pour seul but de s'attirer l'attention des médias.

Je me demande d'ailleurs si c'est le droit du travail belge ou le droit du travail irlandais qui s'applique en l'espèce. Il me semble opportun de demander que la ministre de l'Emploi nous éclaire davantage sur ce sujet.

05.03 **Tanguy Veys** (VB): C'est bien mon intention.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Mme Minneke De Ridder au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne Bob menée cet été" (n° 5201)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie et les campagnes Bob menées cet été" (n° 5409)

06.01 **Minneke De Ridder** (N-VA): La campagne I Bob You est censée convaincre les jeunes de choisir un Bob lors de leurs soirées d'été passées autour d'un barbecue ou sur une terrasse. Quelle

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle op het druggebruik bij luchtvaartpersoneel" (nr. 5012)

05.01 **Tanguy Veys** (VB): Onlangs berichtten de media dat Ryanair haarlokken van werknemers zou verzamelen om na te gaan of zij cannabis hebben gebruikt. Ryanair heeft verklaard dat de tests zijn vastgelegd in het contract van de werknemers, een contract dat gedekt wordt door de Ierse wet. Op de RTBF verklaarde de staatssecretaris dat deze praktijken overdreven en onbegrijpelijk zijn.

Op welke wijze moeten de luchtvaartmaatschappijen, in het belang van de veiligheid van de passagiers, dan wel het drugsgebruik bij hun werknemers controleren?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De grote baas van Ryanair heeft in het verleden al meermaals spraakmakende initiatieven aangekondigd waarvan achteraf bitter weinig werd gerealiseerd. Het gaat hier volgens mij om de zoveelste straffe aankondiging die enkel persaandacht voor de luchtvaartmaatschappij wil genereren.

Ik vraag mij trouwens af welk arbeidsrecht, het Belgische of het Ierse, hier van toepassing is. Het lijkt mij aangewezen ter zake opheldering te vragen aan de minister van Werk.

05.03 **Tanguy Veys** (VB): Dat zal ik doen.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Minneke De Ridder aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Bob-zomercampagne" (nr. 5201)
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles en Bob-zomercampagnes" (nr. 5409)

06.01 **Minneke De Ridder** (N-VA): De I Bob You-campagne moet jongeren ervan overtuigen een Bob te kiezen voor hun zomerse barbecue- en terrasavondjes. Groot was mijn verbazing toen de

ne fut pas ma surprise d'entendre le porte-parole du secrétaire d'État annoncer, début juin, que le but n'était pas de gâcher le plaisir des gens en les piégeant avec des tests d'haleine. Le ministre a heureusement fait une mise au point la semaine dernière.

La force de la campagne Bob réside précisément dans la combinaison entre sensibilisation et contrôle. Comment veillera-t-on à assurer un nombre suffisant de contrôles cet été?

06.02 Karin Temmerman (sp.a): Lors des États-généraux de la sécurité routière, il a été clairement dit que campagnes et contrôles devaient constamment aller de pair. J'ai déjà interrogé le secrétaire d'État en séance plénière sur les malencontreuses déclarations lancées au début de l'été, mais je n'ai reçu aucune réponse claire.

Des accords ont-ils été pris avec la police pour soutenir la campagne Bob par l'organisation de contrôles? Par analogie avec la campagne de fin d'année, un objectif a-t-il été défini quant au nombre de contrôles à effectuer? Le secrétaire d'État est-il un partisan inconditionnel de l'augmentation du nombre de contrôles?

06.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La campagne Bob, qui est entre-temps aussi connue à l'étranger, véhicule le même message depuis quinze ans déjà: faites la fête mais veillez à ce qu'il y ait toujours un conducteur qui n'a pas bu d'alcool. Ce message n'est pas différent pour la campagne d'été.

Après ma conférence de presse du 24 mai, ce message a été relayé correctement. Malheureusement, deux semaines plus tard, un journal a cru nécessaire de me taxer de laxisme, indiquant que j'étais surtout soucieux de ne pas gâcher le plaisir des ivrognes. Ma réaction écrite n'a jamais été publiée. Le 9 juin, j'ai essayé de clarifier les choses à l'occasion de l'heure des questions à la Chambre.

Aujourd'hui, Mme Temmerman me réinterroge à ce sujet, alors qu'elle a obtenu de la ministre Turtelboom une réponse parfaitement claire. Si je salue l'intérêt qu'elle porte à la sécurité routière, je me demande pourquoi elle se laisse influencer par des communiqués tendancieux publiés par un seul journal. Le message est pourtant sans équivoque: la campagne estivale de l'IBSR tend à sensibiliser les personnes qui profitent des plaisirs de l'été. Les conducteurs sobres sont même récompensés

woordvoerder van de staatssecretaris begin juni verkondigde dat het niet de bedoeling is het plezier van de mensen te bederven door ze na het terrasje in de val te lokken met blaastoestellen. Gelukkig zette de minister die uitschuiver vorige week recht.

De sterkte van de Bob-campagnes zit hem precies in de combinatie van sensibilisatie en controle. Hoe zal men ervoor zorgen dat er voldoende controles zijn van de zomer?

06.02 Karin Temmerman (sp.a): Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd duidelijk gezegd dat campagnes en controles voortdurend op elkaar moeten worden afgestemd. Over de ongelukkige uitspraken die bij het begin van de zomer hierover gedaan werden, heb ik de staatssecretaris al in de plenaire vergadering ondervraagd, maar ik kreeg toen geen duidelijk antwoord.

Zijn er afspraken met de politie om de Bob-campagne met controles te ondersteunen? Wordt er naar analogie van de eindejaarscampagne een streefcijfer voor het aantal controles vooropgesteld? Staat de staatssecretaris resoluut achter die opgedreven controles?

06.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De Bob-campagne, die ondertussen ook in het buitenland bekend is, geeft al vijftien jaar dezelfde boodschap mee: feest gerust, maar zorg altijd voor een nuchtere chauffeur. Voor de zomercampagne is dat niet anders.

Na mijn persconferentie van 24 mei werd deze boodschap ook correct de wereld ingestuurd. Jammer genoeg werd twee weken later in een bepaalde krant mijn zogenaamde laksheid in de verf gezet: ik wou volgens die krant vooral het plezier van de zuipschuiten niet vergallen. Mijn schriftelijke reactie werd nooit gepubliceerd. Op 9 juni heb ik dan een en ander pogen recht te zetten in het vragen uur van de Kamer.

Nu ondervraagt mevrouw Temmerman me opnieuw, terwijl ze nochtans ook van minister Turtelboom al een niet mis te verstaan antwoord heeft gekregen. Het is mooi dat ze begaan is met de verkeersveiligheid, maar waarom laat ze zich meeslepen door de tendentieuze berichtgeving in één krant? Het is toch allemaal zeer duidelijk: met de zomercampagne wil het BIVV zomerse genietters sensibiliseren. De nuchtere chauffeurs worden zelfs beloond als bij een ademtest blijkt dat zij geen

lorsque leur alcotest est négatif.

L'IBSR a publié plusieurs autres communiqués de presse à ce sujet. Lors d'une réunion qui s'est tenue en mai, l'IBSR a demandé à la police de soutenir la campagne en intensifiant ses contrôles et en renforçant leur visibilité. La police a également promis d'enregistrer ces contrôles comme elle le fait durant la période des fêtes de fin d'année. Les résultats seront disponibles à la fin juillet et à la fin août.

Pour l'heure, je ne dispose encore que d'indications partielles. Toutes les unités de la police fédérale ont déjà mené et enregistré des opérations de contrôle ciblées, de même que 161 des 196 zones de police. Près de 44 000 tests d'haleine ont ainsi déjà été effectués. En moyenne, 5,77 % des chauffeurs ont été contrôlés positifs, soit 2 % de plus que lors des contrôles effectués au cours de la période des fêtes de fin d'année. La campagne Bob de l'été n'est donc certainement pas un exercice inutile.

Par ailleurs, nous essayons une nouvelle fois de sensibiliser les jeunes de moins de 25 ans au problème des accidents survenant le week-end. L'idée est de les approcher notamment par le biais des réseaux sociaux et de spots diffusés à la radio ou dans les salles de cinéma, car c'est une approche qui a plus de chances de capter leur attention qu'une simple affiche.

Aucun objectif chiffré n'a été fixé en matière de contrôles. Nous évaluerons les résultats de la campagne à l'issue de la saison Bob estivale, mais les premiers indicateurs montrent déjà un taux élevé de participation des services de police.

Je prends tout à fait au sérieux les recommandations formulées par les États-généraux de la sécurité routière et je préconise d'ailleurs une augmentation du nombre de contrôles. En collaboration avec ma collègue Turtelboom, je voudrais désormais dépasser le nombre des tests d'haleine effectués en 2009, à savoir 670 000, et arriver à un total de 1,2 million par an. Les actions de sensibilisation doivent en effet aller de pair avec l'organisation de contrôles.

06.04 Minneke De Ridder (N-VA): Cette réponse très claire est prometteuse.

06.05 Karin Temmerman (sp.a): Tous les malentendus qui subsistaient après l'heure des questions viennent en effet d'être dissipés. Mon intérêt pour cette matière découle du nombre trop important de victimes causées par la combinaison alcool - vitesse au volant.

alcohol gedronken hebben.

Door het BIVV werden hierover bijkomende persmededelingen verspreid. Het BIVV heeft op een vergadering in mei aan de politie gevraagd om de campagne te ondersteunen door verhoogde en goed zichtbare controles. De politie beloofde ook om die controles te registreren zoals ze dat rond het jaareinde doet. Eind juli en eind augustus verwachten we de resultaten.

Ik beschik op dit ogenblik uitsluitend over de eerste, nog onvolledige indicaties. Alle eenheden van de federale politie hebben reeds gerichte controleacties geregistreerd, evenals 161 van de 196 politiezones. Bijna 44.000 ademtesten werden al afgenomen. Gemiddeld blies 5,77 procent van de bestuurders positief, dat is 2 procent meer dan bij de eindejaarscontroles. De zomer-Bob is dus zeker geen nutteloze oefening.

Ondertussen tracht men jongeren tot 24 jaar nog eens doelgericht aan te spreken over de weekendongevallen. Dat doet men door hen te benaderen via sociale media, radio- en bioscoopspots en dergelijke, omdat dat hen meer aanspreekt dan een affiche.

Een streefdoel inzake het aantal controles werd niet vooropgesteld. Na afloop van de zomer-Bob zullen we de resultaten wel evalueren, maar de eerste indicaties wijzen alvast op een grote participatie van de politiediensten.

Ik neem de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid wel degelijk ernstig en ben vragende partij voor een verhoging van het aantal controles. Van 670.000 ademtesten in 2009 wil ik, samen met mijn collega Turtelboom, komen tot 1,2 miljoen testen per jaar. Sensibiliseren en controleren moeten inderdaad hand in hand gaan.

06.04 Minneke De Ridder (N-VA): Dit is een zeer duidelijk en een hoopgevend antwoord.

06.05 Karin Temmerman (sp.a): Alle misverstanden die na het vragenuurtje nog leefden, zijn nu inderdaad opgehelderd. De combinatie van alcohol en snelheid in het verkeer eist te veel slachtoffers, vandaar mijn alertheid voor dit onderwerp.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique est levée à 17 h 15.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 17.15 uur.*