



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

08-11-2011

Après-midi

Dinsdag

08-11-2011

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

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n° 6359)	1	- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6359)	1
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n° 6497)	1	- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6497)	1
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n° 6917)	1	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6917)	1
<i>Orateurs:</i> Karin Temmerman , présidente du groupe sp.a, Tanguy Veys , Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Karin Temmerman , voorzitter van de sp.a-fractie, Tanguy Veys , Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Franco Seminara au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la dérive des déchets plastiques et leur accumulation dans les eaux mondiales" (n° 6492)	4	Vraag van de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de plastic soep en de accumulatie van plasticafval in de wereldzeeën" (nr. 6492)	4
<i>Orateurs:</i> Franco Seminara , Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Franco Seminara , Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Questions jointes de	6	Samengevoegde vragen van	6
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Master Plan 2011-2012 de Belgocontrol" (n° 6506)	6	- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het masterplan 2011-2012 van Belgocontrol" (nr. 6506)	6
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Master Plan 2011-2012 de Belgocontrol" (n° 6920)	6	- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het masterplan 2011-2012 van Belgocontrol" (nr. 6920)	6
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys , Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Tanguy Veys , Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la navigation aérienne sans pilote" (n° 6572)	7	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "onbemande luchtvaart" (nr. 6572)	7
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh , Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Jef Van den Bergh , Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les systèmes de contrôle intelligent de la vitesse" (n° 6639)	8	Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de systemen voor intelligente snelheidsaanpassing" (nr. 6639)	8
<i>Orateurs:</i> Karin Temmerman , présidente du groupe sp.a, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Karin Temmerman , voorzitter van de sp.a-fractie, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le report des formations prévues dans le	11	Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitstel van de	11

cadre du nouveau format du permis de conduire" (n° 6719) <i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité		opleidingen inzake het nieuwe formaat van het rijbewijs" (nr. 6719) <i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- M. Peter Vanvelthoven au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Rhin de fer" (n° 6829)	11	- de heer Peter Vanvelthoven aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de IJzeren Rijn" (nr. 6829)	11
- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le memorandum of understanding relatif au Rhin de fer" (n° 6919) <i>Orateurs:</i> Peter Vanvelthoven, Peter Luykx, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	11	- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het memorandum of understanding met betrekking tot de IJzeren Rijn" (nr. 6919) <i>Sprekers:</i> Peter Vanvelthoven, Peter Luykx, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	11
Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "certaines tensions au sein de la DG du Transport aérien" (n° 6899) <i>Orateurs:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	13	Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "spanningen binnen het DG Luchtvaart" (nr. 6899) <i>Sprekers:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	13
Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'évaluation de l'usage et de la fiabilité des tests salivaires lors des contrôles de police" (n° 6907) <i>Orateurs:</i> Anthony Dufrane, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	13	Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de evaluatie van het gebruik en de betrouwbaarheid van de speekseltests bij politiecontroles" (nr. 6907) <i>Sprekers:</i> Anthony Dufrane, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	13
Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le coût des alcolocks" (n° 6908) <i>Orateurs:</i> Anthony Dufrane, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	14	Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kosten van de alcoholsloten" (nr. 6908) <i>Sprekers:</i> Anthony Dufrane, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	14
Question de M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'état d'avancement des enquêtes relatives aux récents accidents et catastrophes ferroviaires" (n° 6913) <i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	15	Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voortgang van de onderzoeken naar recente treinongevallen en -rampen" (nr. 6913) <i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	15
Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de gyrophares par De Lijn" (n° 6915) <i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	17	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van zwaailichten door De Lijn" (nr. 6915) <i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	17
Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le test salivaire" (n° 6916) <i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe ,	18	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speekseltest" (nr. 6916) <i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Etienne Schouppe ,	18

secrétaire d'État à la Mobilité

staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État 18
à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le
prix unitaire des redevances locales de navigation
aérienne pour 2010 et 2011" (n° 6918)

Orateurs: **Tanguy Veys, Etienne Schouppe,**
secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de 18
staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
de eerste minister, over "het eenheidstarief voor
de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen voor
2010 en 2011" (nr. 6918)

Sprekers: **Tanguy Veys, Etienne Schouppe,**
staatssecretaris voor Mobiliteit

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

du

MARDI 08 NOVEMBRE 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 08 NOVEMBER 2011

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 14 h 40 par Mme Maggie De Block, présidente.

La **présidente**: Les questions n^{os} 5895, 6497, 6506 et 6720 de M. Wollants sont supprimées. Les questions n^o 5929 de Mme Lahaye-Battheu et n^o 5981 de M. Terwingen sont transformées en questions écrites.

01 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n^o 6359)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n^o 6497)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n^o 6917)

01.01 Karin Temmerman (sp.a): En dépit des nombreuses réunions organisées avec les Régions dans le cadre de la réforme du code de la route, tant la Région flamande que la Région wallonne ont finalement rendu un avis négatif en la matière.

Comment expliquer cet état de fait et quelles en sont les conséquences?

01.02 Tanguy Veys (VB): Après une concertation approfondie, le secrétaire d'État a présenté un nouveau code de la route aux Régions fin juillet 2011. Malgré ces consultations, la Région flamande a émis un très grand nombre de critiques portant notamment sur les excès de compétence.

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.40 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

De **voorzitter**: Vragen nrs 5895, 6497, 6506 en 6720 van de heer Wollants vallen weg. Vragen nr. 5929 van mevrouw Lahaye-Battheu en nr. 5981 van de heer Terwingen worden omgezet in schriftelijke vragen.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6359)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6497)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6917)

01.01 Karin Temmerman (sp.a): Over de hervorming van de wegcode is vaak vergaderd met de Gewesten. Toch heeft uiteindelijk zowel het Vlaams als het Waals Gewest een negatief advies uitgebracht.

Hoe is dit mogelijk en wat zijn hiervan de gevolgen?

01.02 Tanguy Veys (VB): Eind juli 2011 stelde de staatssecretaris de Gewesten een nieuwe wegcode voor, na grondig overleg. Desalniettemin oefende het Vlaams Gewest bergen kritiek erop uit, vooral met betrekking tot de bevoegdheidsoverschrijdingen.

Le secrétaire d'État peut-il le comprendre et en tiendra-t-il compte?

Un autre point délicat réside dans le coût de l'exécution du nouveau code de la route, qui coûtera 15 millions d'euros supplémentaires à la Région flamande et 56 millions aux communes. Les niveaux de pouvoir concernés en étaient-ils informés?

01.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Tout le monde s'accorde pour dire que le code de la route actuel doit être révisé. Dès 2005, l'un des mes prédécesseurs s'est attelé à en rédiger une nouvelle version. Lorsque j'ai hérité du dossier en 2008, il était loin d'être finalisé. J'ai intensifié les travaux et le groupe de travail Code de la route s'est réuni une trentaine de fois. La Commission Fédérale Sécurité Routière a débattu à maintes reprises de la simplification du code de la route.

Les États Généraux de la Sécurité Routière 2007 ont également montré la nécessité de rendre le code de la route plus transparent, plus logique et plus simple.

Une version plus ou moins définitive du nouveau code de la route a été soumise à la Commission Fédérale Sécurité Routière il y a près de deux ans. Les observations formulées par cette dernière figurent dans le rapport. J'ai été assez étonné de recevoir ensuite plus de 200 demandes de modification écrites de la part des membres de cette commission, étant donné que le projet de texte avait déjà fait l'objet de nombreuses discussions avec les représentants des Régions et des villes et communes au sein des groupes de travail. Mon administration a néanmoins examiné chacune de ces propositions en dépit de leur grand nombre.

L'administration a finalement tranché l'ensemble des points litigieux en collaboration avec ma cellule stratégique. Un expert externe, avocat spécialisé en législation routière, a coordonné et réécrit le nouveau code de la route.

Ce texte est ainsi le fruit d'un long processus et on ne peut prétendre qu'il a été rédigé dans la précipitation durant une période d'affaires courantes. S'il est vrai que les affaires courantes ont entraîné certaines hésitations, il n'en reste pas moins que la version définitive du projet de texte a été arrêtée au printemps 2011, après quoi j'ai pu lancer les procédures de demande d'avis auprès du Conseil d'État et des Régions.

Kan de staatssecretaris hiervoor begrip opbrengen en zal hij er rekening mee houden?

Een ander pijnpunt is dat de uitvoering van het nieuwe verkeersreglement het Vlaams Gewest 15 miljoen en de gemeenten 56 miljoen extra gaat kosten. Waren die bestuursniveaus daarvan op de hoogte?

01.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Iedereen is het erover eens dat de huidige wegcode aan herziening toe is. Al in 2005 is een voorganger van mij begonnen met het herschrijven ervan. Ik heb het dossier in 2008 geërfd en het was toen nog lang niet af. Ik heb de werkzaamheden geïntensifieerd en de werkgroep Wegcode heeft een dertigtal keer vergaderd. De vereenvoudiging van de wegcode is herhaaldelijk besproken in de Federale Commissie Verkeersveiligheid.

Ook de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2007 heeft de noodzaak aan meer transparante, logische en eenvoudige verkeersregels aangetoond.

Een min of meer definitieve versie van de nieuwe wegcode werd bijna twee jaar geleden voorgelegd aan de Federale Commissie Verkeersveiligheid. Haar opmerkingen staan in het verslag en na de vergadering werden nog meer dan 200 schriftelijke aanpassingen door leden van die commissie gevraagd. Mijn administratie heeft ze allemaal onderzocht, al vond ik het nogal vreemd dat er zoveel reacties waren. De ontwerptekst was immers al talloze keren in werkgroepen besproken met vertegenwoordigers van Gewesten en de steden en gemeenten.

Uiteindelijk heeft de administratie samen met mijn beleidscel alle knopen doorgehakt. Een externe expert – een advocaat gespecialiseerd in verkeersrecht – heeft het ontwerp van de nieuwe wegcode gecoördineerd en herschreven.

De tekst is er dus na een lang proces gekomen en er kan geen sprake zijn van het 'doorduwen' van een tekst tijdens een periode van lopende zaken. Die lopende zaken hebben wel voor een aarzeling gezorgd, maar de ontwerptekst was in het voorjaar van 2011 definitief. Ik kon dus de adviesprocedures voor de Raad van State en de Gewesten starten.

Compte tenu de la nécessité évidente d'un nouveau code de la route, j'ai poursuivi la procédure durant la période d'affaires courantes.

Le texte n'a plus été représenté à la Commission Fédérale Sécurité Routière, mais les observations de cette dernière ont toutes été traitées. À un moment donné, il faut clôturer le dossier et accepter le fait qu'on ne peut satisfaire tout le monde. Il ne faut pas oublier que 27 groupements d'intérêts étaient représentés au sein du groupe de travail.

L'objectif consiste, sur la base des projets de texte et des avis du Conseil d'État et des Régions, à communiquer le résultat final lors de la prochaine réunion de la Commission Fédérale Sécurité Routière. Seule la Région flamande a déjà formulé un avis.

La Région flamande a formulé un certain nombre d'observations ponctuelles et de fond. Certaines sont des améliorations de texte qui seront très probablement intégrées dans le code.

La Région flamande s'estime par ailleurs compétente pour un certain nombre de parties du code de la route, tandis que d'autres – dont je fais partie – estiment qu'il s'agit d'une compétence fédérale. Il est évident que cela nécessite une mise au point. De son côté, le Conseil d'État n'a pas fait la moindre mention d'un excès de compétence concernant le code de la route.

Le coût du remplacement des panneaux actuels par des panneaux modernisés, conformément au calendrier prévu, a été calculé. Pour le fédéral, la nature et la forme des panneaux sont parfaitement acceptables. Mais apparemment, ce sont précisément ceux qui avaient insisté, au sein des groupes de travail, pour que l'on procède au renouvellement, qui ont protesté *a posteriori*, au motif qu'une telle opération nécessiterait l'achat de nouveaux panneaux. Au sein de la Commission Fédérale Sécurité Routière, ni la Région flamande ni les villes et communes n'ont jamais émis la moindre objection à ce sujet. Je prends acte de la plainte exprimée *a posteriori*.

J'espère que le travail qui a été entamé par mon prédécesseur connaîtra une suite adéquate et que nous pourrons avoir, après environ huit ans, un nouveau code de la route.

Omdat de nood aan een nieuwe wegcode duidelijk is, heb ik de procedure tijdens lopende zaken laten doorlopen.

De tekst is niet meer opnieuw voorgelegd aan de Federale Commissie Verkeersveiligheid. Haar eerdere opmerkingen zijn wel allemaal verwerkt. Op een bepaald moment moet men nu eenmaal de zaken afronden en aanvaarden dat men niet iedereen tevreden kan stellen. Men mag niet vergeten dat er 27 belangengroepen in de werkgroep vertegenwoordigd waren.

Het is de bedoeling om, aan de hand van de ontwerp teksten en de adviezen van de Raad van State en van de Gewesten, het uiteindelijke resultaat kenbaar te maken op een eerstvolgende vergadering van de Federale Commissie Verkeersveiligheid. Enkel het Vlaams Gewest heeft al advies uitgebracht.

Het Vlaams Gewest maakt een aantal punctuele en inhoudelijke opmerkingen. Sommige zijn tekstverbeteringen en die zullen naar alle waarschijnlijkheid worden opgenomen.

Het Vlaams Gewest vindt bovendien dat een aantal onderdelen van de wegcode qua bevoegdheid bij hen ligt, terwijl anderen – waaronder ikzelf – van oordeel zijn dat het om federale bevoegdheden gaat. Dat moet natuurlijk worden uitgeklaard. De Raad van State heeft echter geen enkele opmerking gemaakt over een bevoegdheidsoverschrijding met betrekking tot de wegcode.

De kosten om de huidige borden te vervangen door gemoderniseerde borden volgens de geplande timing, werden berekend. Voor het federale niveau zijn de aard en de vorm van de borden perfect aanvaardbaar. Maar net diegenen die in de werkgroepen hebben aangedrongen op vernieuwing, hebben achteraf blijkbaar geprotesteerd, omdat er dan nieuwe borden zouden moeten worden gekocht. In de Federale Commissie Verkeersveiligheid hebben het Vlaams Gewest noch de steden en gemeenten hierover ooit gediscussieerd. Ik neem akte van de klacht achteraf.

Hopelijk zal het werk dat door mijn voorganger werd gestart, nu ook een passend vervolg krijgen, zodat we na een achttal jaar een nieuwe wegcode hebben.

01.04 Karin Temmerman (sp.a): Je m'étonne que

01.04 Karin Temmerman (sp.a): Het verbaast me

la Région flamande formule encore des observations après 30 réunions. L'avis de la Région wallonne était également très négatif. À l'avenir, il s'agira d'être plus attentif aux observations des uns et des autres.

Le morcellement des compétences en matière de mobilité ne simplifiera pas le dossier. Si nous souhaitons que certains aspects restent du ressort fédéral, il s'agira de mieux communiquer avec les Régions.

01.05 Tanguy Veys (VB): Si après avoir formulé des propositions, la Région flamande se plaint de leur coût, elle devra en accepter elle-même les conséquences.

01.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Pour les matières ayant trait au transport, l'avis des Régions doit presque systématiquement être demandé. En ce qui concerne ma proposition finale, je préfère évidemment l'avis signé d'un ministre à ce qui est dit à ce sujet dans la presse.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 6402 de Mme Genot est transformée en question écrite.

02 Question de M. Franco Seminara au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la dérive des déchets plastiques et leur accumulation dans les eaux mondiales" (n° 6492)

02.01 Franco Seminara (PS): L'Antarctique est touché à son tour par les déchets plastiques. Depuis la découverte en 1997 du continent plastique par le capitaine Charles Moore, nul n'ignore cette contamination. Dès 1978, la communauté internationale prit conscience de l'ampleur de cette pollution et la convention internationale MARPOL fut signée par plus de 130 pays dont la Belgique. Il y est question entre autres de la pollution des eaux par les ordures des navires.

Un article de 2002 fait état de 639 000 conteneurs de plastique rejetés chaque jour par les bateaux. Ces chiffres datent de 1982. Le transport maritime semble être l'un des principaux responsables de cette pollution. La recherche lancée par la convention MARPOL a donné des résultats variés selon les régions. Le nombre d'animaux pris au piège par les débris plastiques ne semble pas baisser.

dat er na 30 vergaderingen toch nog bezwaar komt van het Vlaams Gewest. Ook het Waals Gewest was zeer negatief. In de toekomst zal men toch wat meer naar elkaar moeten luisteren.

De opsplitsing van de bevoegdheid inzake mobiliteit zal het dossier er niet eenvoudiger op maken. Willen we een aantal zaken federaal houden, dan moet men beter communiceren met de Gewesten.

01.05 Tanguy Veys (VB): Als het Vlaams Gewest eerst een aantal zaken voorstelt en zich achteraf beklagt over de kostprijs ervan, dan moet het daar zelf de consequenties van onder ogen zien.

01.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Voor materies aangaande het transport moet bijna systematisch het advies worden gevraagd van de Gewesten. Voor mijn uiteindelijke voorstel verkies ik uiteraard het ondertekende advies van een minister boven wat daarover wordt verteld in persartikelen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 6402 van mevrouw Genot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Vraag van de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de plastic soep en de accumulatie van plasticafval in de wereldzeeën" (nr. 6492)

02.01 Franco Seminara (PS): Vandaag wordt er tot op Antarctica plasticafval aangetroffen. Sinds de ontdekking van de plastic soep door kapitein Charles Moore in 1997, kent iedereen deze vorm van verontreiniging. Sinds 1978 is de internationale gemeenschap zich bewust geworden van de omvang van die vervuiling, en het internationale MARPOL-verdrag werd ondertekend door meer dan 130 landen, waaronder België. Dat verdrag gaat onder andere over de lozing van afval in zee door schepen.

Volgens een artikel uit 2002 worden er vanuit de schepen dagelijks 639.000 plastic verpakkingen in zee gegooid. Die cijfers dateren uit 1982. Het maritiem transport zou in belangrijke mate tot die vervuiling bijdragen. Uit het onderzoek dat in het kader van het MARPOL-verdrag werd uitgevoerd, bleek dat het beeld nogal wisselde van regio tot regio. Het aantal dieren dat bedreigd wordt door die plastic soep, lijkt niet te dalen.

Le non-respect de la convention MARPOL est montré du doigt. La pollution des eaux mondiales par le plastique se poursuit inexorablement. Quelles dispositions ont-elles été prises par la Belgique et l'Union européenne pour lutter contre cette pollution, notamment dans le cadre du traité MARPOL? L'Europe peut-elle prendre des mesures complémentaires et renforcer leur contrôle?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Toutes les mesures utiles ont été prises en Belgique pour permettre une application maximale de l'annexe V de la convention MARPOL. La convention a été ratifiée par la Belgique et la directive européenne 2000/59/CE a été transposée par un arrêté royal concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et modifiant l'arrêté royal de 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

L'Union européenne a introduit les règles MARPOL dans le droit communautaire: les 27 États membres sont obligés, sous peine de sanctions, de les transposer dans le droit national et de les faire appliquer. Dans l'arrêté royal figurent des dispositions imposant un nombre minimal d'inspections valable pour tous les États membres. La réglementation prévoit qu'aucun navire ne peut prendre la mer au départ d'un port de l'Union sans avoir déposé tous ses déchets dans une installation de réception portuaire reconnue et qu'il doit y avoir à son bord, lors du départ, la capacité de stocker tous ses déchets d'exploitation dont les récipients en plastique.

En Belgique, 25 % des navires étrangers y faisant escale sont inspectés annuellement par les services de la DG Transport maritime pour vérifier le respect des dispositions MARPOL.

Les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation ont le pouvoir d'immobiliser un navire si le résultat des inspections n'est pas satisfaisant.

Les mesures prises par l'Union et la Belgique sont suffisantes pour le contrôle de la navigation au départ ou à l'arrivée d'un État membre de l'Union. La lutte contre le déversement illicite en pleine mer est une question qui doit être abordée au niveau mondial. Une stratégie doit être établie par l'Organisation maritime internationale pour appliquer efficacement les traités, et la Belgique y contribue pleinement.

02.03 Franco Seminara (PS): Cette question aura été l'occasion de reparler d'un phénomène

Er wordt gewezen op de niet-naleving van het MARPOL-verdrag. De vervuiling van de wereldzeeën door plastic gaat onverminderd door. Welke maatregelen hebben België en de EU, met name in het kader van het MARPOL-verdrag, genomen om die vervuiling tegen te gaan? Kan Europa aanvullende maatregelen nemen en zijn controle versterken?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): België heeft alle nuttige maatregelen genomen om een maximale toepassing van bijlage V van het MARPOL-verdrag mogelijk te maken. Het verdrag werd door ons land geratificeerd en de Europese richtlijn 2000/59/EG werd omgezet bij een koninklijk besluit betreffende de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

De Europese Unie heeft de MARPOL-regels ingevoerd in het gemeenschapsrecht: de 27 lidstaten zijn verplicht die regels om te zetten in nationaal recht en ze te doen toepassen. Als zij dat niet doen, hangt hen een straf boven het hoofd. Het koninklijk besluit bevat bepalingen met betrekking tot het minimumaantal inspecties dat voor alle lidstaten geldt. De regelgeving bepaalt dat geen enkel vaartuig een haven van de Unie mag uitvaren zonder al zijn afval bij een erkende havenontvangstvoorziening te hebben afgegeven en dat er bij het vertrek voldoende opslagcapaciteit aan boord aanwezig moet zijn voor al het scheepsafval, waaronder plastic recipiënten.

Jaarlijks controleren de diensten van het DG Maritiem Vervoer 25 procent van de buitenlandse vaartuigen die onze havens aandoen op de naleving van de MARPOL-bepalingen.

De ambtenaren die belast zijn met de controle op de scheepvaart, hebben de bevoegdheid om een schip aan de ketting te leggen als de inspecties geen uitsluitsel geven.

De maatregelen die de Unie en België genomen hebben, zijn afdoende op het stuk van de controle van de scheepvaart bij het vertrek of de aankomst in een EU-lidstaat. De strijd tegen de illegale afvallozing op volle zee moet op het internationale niveau aan de orde gesteld worden. De International Maritime Organization (IMO) moet een strategie uitstippelen om de verdragen efficiënt te doen toepassen, en België werkt daar volop aan mee.

02.03 Franco Seminara (PS): Dankzij deze vraag hebben wij het kunnen hebben over een

inquiétant pour notre planète. Vous avez rappelé que des contrôles obligatoires sont prévus. J'espère qu'il en sera bientôt de même au niveau mondial.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Master Plan 2011-2012 de Belgocontrol" (n° 6506)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Master Plan 2011-2012 de Belgocontrol" (n° 6920)

03.01 Tanguy Veys (VB): L'an dernier, Belgocontrol a accusé une perte de 20 millions d'euros. Un nouveau Master Plan doit entrer en vigueur à partir de 2012. Les syndicats ont toutefois réagi de manière assez négative, car il est question d'une perte de près de 150 emplois et le plan ne comporterait pas d'objectifs financiers concrets. L'administrateur délégué de Belgocontrol en a appelé à la reprise du dialogue social à court terme et espère aboutir à un accord dans un délai raisonnable.

Le secrétaire d'État prendra-t-il une initiative pour relancer la concertation sociale? Partage-t-il la critique des syndicats? Approuve-t-il les dégraissages?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): L'élaboration du Master Plan et les négociations à son sujet relèvent de la compétence autonome de Belgocontrol conformément à la loi de 1991. Toutefois, j'ai instamment prié la direction de Belgocontrol de prendre des mesures en vue d'assainir sa situation financière. Au terme du *Performance Review Board*, Belgocontrol a été mis en demeure d'améliorer son efficacité. Ce Master Plan n'est donc pas du tout prématuré.

En juin 2011, j'ai introduit en exécution d'un règlement européen un plan de performance prévoyant que le taux unitaire pour l'en route doit baisser de 3,5 %. C'est réalisable car le taux unitaire belge est très élevé. Cette baisse permettrait à Belgocontrol d'atteindre d'ici à 2014 une diminution de ses coûts de 10,1 %.

Depuis 2010, les *terminal charges* sur les aéroports régionaux ne peuvent plus être repris dans la base de coût de l'en route. C'est la raison pour laquelle Belgocontrol a demandé 20 millions d'euros au

verschijnsel met onrustwekkende gevolgen voor onze planeet. U bracht in herinnering dat er in verplichte controles voorzien werd. Ik hoop dat die er eerlang ook op wereldvlak komen.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het masterplan 2011-2012 van Belgocontrol" (nr. 6506)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het masterplan 2011-2012 van Belgocontrol" (nr. 6920)

03.01 Tanguy Veys (VB): Belgocontrol maakte vorig jaar een verlies van 20 miljoen euro. Een nieuw masterplan moet vanaf 2012 in werking treden. De vakbonden reageerden echter al zeer negatief, want er is sprake van een verlies van circa 150 banen en het plan zou geen concrete financiële doelstellingen bevatten. De gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol riep op om de sociale dialoog op korte termijn te hervatten en hoopt binnen een redelijke termijn een akkoord te bereiken.

Zal de staatssecretaris een initiatief nemen om het sociaal overleg opnieuw op te starten? Deelt hij de kritiek van de vakbonden? Kan hij akkoord gaan met afvloeiingen?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het opstellen van en onderhandelen over het masterplan is een autonome bevoegdheid van Belgocontrol volgens de wet van 1991. Ik heb er wel al meermaals bij het management op aangedrongen om maatregelen te nemen om de financiële gezondheid van het bedrijf te verbeteren. Na een *Performance Review Board* werd Belgocontrol gevraagd inspanningen te doen om zijn efficiëntie te verbeteren. Het masterplan komt dus zeker niet te vroeg.

In juni 2011 heb ik in uitvoering van een Europese verordening een prestatieplan ingediend dat bepaalde dat de *unit rate* voor 'en route'-dienstverlening met 3,5 procent moet dalen. Dat is haalbaar, omdat de Belgische *unit rate* zeer hoog is. Hierdoor zou Belgocontrol tegen 2014 een kostendaling van 10,1 procent bereiken.

Sinds 2010 mogen de *terminal charges* op de regionale luchthaven niet langer in de kostenbasis van de 'en route'-dienstverlening worden opgenomen. Daarom vroeg Belgocontrol 20 miljoen

gouvernement, les banques lui refusant tout prêt d'argent. Le Conseil des ministres a décidé que Belgocontrol pouvait recevoir une avance récupérable à condition de respecter toute une série de conditions en matière d'efficacité des coûts. Ensuite, Belgocontrol a apparemment réussi à trouver une banque disposée à lui prêter de l'argent, mais d'après moi, Belgocontrol n'a pas encore eu recours à ce prêt jusqu'à présent.

Je ne suis pas habilité à intervenir et je n'ai pas la compétence requise pour intervenir dans la concertation entre les syndicats et Belgocontrol, mais j'ai déjà insisté à plusieurs reprises sur la nécessité de recruter un DRH. Je constate toutefois que les négociations sociales sont toujours menées par un avocat externe.

Je n'ai toujours pas été informé officiellement de la teneur du Master Plan 2011-2014. Le commissaire du gouvernement m'a en revanche informé du volet traité au sein du conseil d'administration de Belgocontrol. Cependant, je ne puis encore porter de jugement sur ce Master Plan.

03.03 Tanguy Veys (VB): Il est exact que le secrétaire d'État ne peut intervenir mais le commissaire du gouvernement exerce également une fonction de contrôle qui lui permettrait de jouer un rôle un peu plus proactif. Par le passé, la ministre Vervotte a également fait office de médiatrice entre bpost et les syndicats, par exemple. Le secrétaire d'État pourrait procéder de façon similaire sans pour autant s'ingérer directement dans les négociations.

Il n'était pas question de dégraissages dans l'audit de KPMG. Je pensais que le secrétaire d'État était lié par les résultats de cet audit et devait veiller à ce que les conclusions de l'audit soient exécutées. J'insiste pour que les propositions de l'audit soient exécutées avant que des emplois soient aveuglément supprimés.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la navigation aérienne sans pilote" (n° 6572)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La loi du 27 juin 1937 autorise les aéronefs sans pilote mais la réglementation inférieure, c'est-à-dire les arrêtés royaux, etc., n'a pas encore été adaptée.

Quelles sont la valeur économique et la croissance escomptées de ce secteur? Le secrétaire d'État

euro van de regering, omdat de banken geen geld wilden lenen. De ministerraad heeft beslist dat Belgocontrol een terugvorderbaar voorschot kon krijgen, gekoppeld aan een reeks voorwaarden op het vlak van kostenefficiëntie. Daarop heeft Belgocontrol blijkbaar wel een bank bereid gevonden om geld te lenen, maar tot op heden is volgens mij nog niets van die lening opgenomen.

Ik kan en mag niet tussenkomen in het overleg tussen de vakbonden en Belgocontrol, maar ik heb er al meermaal op aangedrongen om een HR-manager aan te werven. Ik stel echter vast dat de sociale onderhandelingen nog steeds gevoerd worden door een extern advocaat.

Ik ben nog steeds niet formeel op de hoogte gebracht van de inhoud van het masterplan 2011-2014. De regeringscommissaris heeft mij wel geïnformeerd over het gedeelte dat in de raad van bestuur werd behandeld. Ik kan echter nog geen appreciatie van het masterplan geven.

03.03 Tanguy Veys (VB): Het klopt dat de staatssecretaris niet mag tussenkomen, maar er is wel een regeringscommissaris, die ook een toezichtfunctie heeft. Vanuit die functie zou hij een iets meer proactieve rol kunnen spelen. Minister Vervotte heeft in het verleden ook bemiddeld tussen bijvoorbeeld bpost en de vakbonden. De staatssecretaris kan iets gelijkaardigs doen, zonder zich rechtstreeks te bemoeien in de onderhandelingen.

In de audit van KPMG werd niet gesproken over afvloeiingen. Ik dacht dat de staatssecretaris gebonden was aan de resultaten van die audit en ervoor moest zorgen dat de resultaten daarvan worden uitgevoerd. Ik dring erop aan dat eerst de voorstellen uit de audit worden uitgevoerd vooraleer men in het wilde weg banen schrapt.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "onbemande luchtvaart" (nr. 6572)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De wet van 27 juni 1937 laat onbemande luchtvaartuigen toe, maar de lagere regelgeving – KB's en dergelijke – werd nog niet aangepast.

Wat is de verwachte economische waarde en groei van deze sector? Zal de staatssecretaris de

adaptera-t-il la réglementation? Combien de vols officiels de test et d'étude réalisés à l'aide de systèmes de navigation automatiques ont-ils eu lieu entre 2007 et juin 2011? Comment les vols réalisés à l'aide de systèmes de navigation sans pilote sont-ils contrôlés?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La navigation aérienne sans pilote est un marché émergent qui offre de très nombreuses possibilités, qui stimule l'innovation, le développement, la vente et l'exportation et crée de nombreux emplois. Les perspectives de croissance sont difficiles à chiffrer. Il existe de nombreuses applications et possibilités et l'intérêt pour ce secteur est important.

Le principal défi est l'intégration d'aéronefs sans pilote dans le trafic aérien avec pilote, en vertu d'une réglementation adaptée. Des discussions sont en cours actuellement entre la Direction générale du Transport aérien (DGTA) et le secteur, et entre la DGTA et quelques autres services publics. Un projet est par ailleurs à l'étude en vue de l'élaboration d'une réglementation relative aux aéronefs sans pilote.

De 2007 à juin 2011, au total 570 vols de test et d'étude ont été effectués avec des aéronefs sans pilote par des organismes de recherche et des entreprises commerciales. Un vol a eu lieu en 2007, 6 en 2008, 31 en 2009, 179 en 2010 et déjà 353 au cours du premier semestre 2011.

La DGTA octroie des autorisations temporaires et ciblées pour les vols d'aéronefs sans pilote. La DGTA mène également des inspections pour vérifier le respect des conditions liées aux autorisations. Compte tenu des récents développements, une réglementation spécifique doit être élaborée.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Une réglementation adaptée est en préparation dans plusieurs pays européens. Une harmonisation serait la bienvenue.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les systèmes de contrôle intelligent de la vitesse" (n° 6639)

05.01 Karin Temmerman (sp.a): En 2004 ont été adoptées deux résolutions concernant le système de contrôle intelligent de la vitesse, également appelé système ISA. La première préconisait

regelgeving aanpassen? Hoeveel officiële test- en onderzoeksvluchten met onbemande luchtvaartsystemen waren er tussen 2007 en juni 2011? Hoe worden de vluchten met onbemande luchtvaartsystemen gecontroleerd?

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De onbemande luchtvaart is een opkomende markt met enorm veel mogelijkheden, die innovatie, ontwikkeling, verkoop en export stimuleert en heel wat banen creëert. De groei is moeilijk te voorspellen in cijfers. Er zijn veel toepassingen en mogelijkheden en de interesse is groot.

De grootste uitdaging is de integratie van onbemande luchtvaartuigen in het bemand luchtverkeer, volgens een aangepaste regelgeving. Op dit moment vinden er gesprekken plaats tussen het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en de industrie, en tussen het DGLV en een aantal andere overheidsdiensten. Er loopt overigens een project met het oog op een regelgeving omtrent onbemande luchtvaartuigen.

Tussen 2007 en juni 2011 waren er in totaal 570 test- en onderzoeksvluchten met onbemande luchtvaartuigen, die werden uitgevoerd door zowel onderzoeksinstituten als commerciële bedrijven. Er was 1 vlucht in 2007, 6 in 2008, 31 in 2009, 179 in 2010 en al 353 in de eerste helft van 2011.

Voor de vluchten met onbemande luchtvaartuigen verleent het DGLV een tijdelijke en gerichte toelating. Het DGLV gaat ook na via inspecties of de voorwaarden van de toelatingen worden nageleefd. Gezien de meest recente ontwikkelingen moeten we een specifieke reglementering uitwerken.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): In verschillende Europese landen werkt men aan een aangepaste regelgeving. Een harmonisering zou goed zijn.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de systemen voor intelligente snelheidsaanpassing" (nr. 6639)

05.01 Karin Temmerman (sp.a): In 2004 werden twee resoluties aangenomen in verband met het intelligent snelheidsaanpassingssysteem of ISA. De eerste vroeg het gebruik van het ISA voor iedereen

l'utilisation de l'ISA par toutes les personnes censées donner l'exemple et la deuxième prônait l'introduction généralisée du système.

Il était prévu que lors de l'achat de voitures de fonction pour les cabinets ministériels et de voitures particulières pour les ministères fédéraux, l'on veillerait à ce qu'elles soient équipées du système ISA et à ce que les chauffeurs soient obligés d'utiliser ce système.

Lors des derniers États généraux de la sécurité routière, la Commission fédérale pour la sécurité routière a présenté des recommandations contenant 20 mesures prioritaires, à prendre entre 2011 et 2015. L'une de ces recommandations vise à promouvoir le système ISA et à demander l'avis des citoyens à son propos.

Les obstacles constatés en 2004 ont-ils été éliminés? Comment interrogera-t-on les citoyens? Le secrétaire d'État juge-t-il souhaitable une introduction généralisée? Les voitures de fonction des ministres fédéraux ont-elles déjà été équipées de ce système?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les résolutions datent déjà d'il y a sept ans mais c'est la première fois que j'en entends parler, du moins celle qui contient la recommandation visant à prévoir le système ISA lors de l'acquisition de voitures de fonction et à en imposer l'utilisation aux chauffeurs. J'ignore la suite qu'a donnée le précédent gouvernement à ces résolutions et j'ignore également si le Parlement a jamais demandé des comptes à mon prédécesseur à ce sujet. Dans ces conditions, il m'est difficile de vérifier dans quelle mesure le système ISA a déjà été mis en œuvre dans les véhicules des ministres et des administrations.

Il est exact que les États Généraux de la Sécurité Routière de mai 2011 ont formulé une recommandation visant à promouvoir le système ISA. Encore faut-il savoir quelle application exactement.

L'application 'ouvert' va de pair *de facto* avec la généralisation des systèmes de navigation dans les voitures qui informent le conducteur des limitations de vitesse et signalent tout dépassement de la vitesse autorisée. Dans la variante 'semi ouvert', la vitesse du véhicule est automatiquement limitée à la vitesse maximum autorisée mais le conducteur peut rouler plus vite en ignorant la contre-poussée de l'accélérateur. Dans le système 'fermé', il est tout simplement impossible au conducteur de dépasser la vitesse autorisée.

met een voorbeeldfunctie en de tweede de veralgemeende invoering van het systeem.

Bij de aankoop van dienstwagens voor de ministeriële kabinetten en van personenwagens voor de federale ministeries zou men erop toezien dat deze uitgerust werden met ISA en dat de bestuurders het systeem verplicht zouden moeten gebruiken.

Tijdens de jongste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid presenteerde de Federale Commissie Verkeersveiligheid aanbevelingen voor 20 prioritaire maatregelen, te nemen tijdens de periode 2011-2015. Een van die aanbevelingen is om het ISA te promoten en na te gaan wat de burgers ervan vinden.

Werden de in 2004 geconstateerde belemmeringen weggewerkt? Hoe zal men de burgers bevragen? Acht de staatssecretaris een algemene invoering wenselijk? Werden er al dienstwagens van federale ministers met het systeem uitgerust?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De resoluties zijn al zeven jaar oud, maar ik hoor er nu voor het eerst over, althans wat betreft de aanbeveling om bij de aankoop van dienstwagens in het ISA-systeem te voorzien en het gebruik ervan te verplichten voor de chauffeurs. Ik weet niet wat de vorige regering met die resoluties heeft gedaan. Ik weet ook niet of het Parlement mijn voorganger ooit ter verantwoording heeft geroepen. Voor mij is het in die omstandigheden moeilijk om na te gaan in hoeverre het ISA-systeem bij de voertuigen van de ministers en de overheid al is toegepast.

Het klopt dat op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van mei 2011 een aanbeveling werd geformuleerd om het ISA te promoten, al moet het eerst duidelijk zijn welke variant.

De open variant is eigenlijk *de facto* ingevoerd via de enorme verspreiding van navigatiesystemen in auto's. Die informeren de bestuurder immers over de snelheidsbeperkingen en signaleren een overschrijding van de toegelaten snelheid. Met een half open systeem wordt de snelheid van het voertuig automatisch begrensd tot de maximaal toegelaten snelheid, maar de bestuurder kan alsnog harder rijden door de tegendruk van het gaspedaal te overwinnen. In een gesloten systeem kan de bestuurder gewoonweg niet meer harder gaan

rijden dan de toegelaten snelheid.

Les deux dernières options posent des problèmes techniques et budgétaires. Les autorités, y compris les communes et les Régions, doivent pouvoir transmettre des informations précises aux systèmes ISA des voitures.

À cela s'ajoutent l'encadrement normatif et la standardisation de l'ensemble, selon les différents types de voitures. Le système contraignant doit être intégré par le constructeur et son harmonisation relève de la compétence européenne.

La question de l'ISA sera certainement évoquée à la Commission européenne dans le cadre de ses travaux sur l'ITS, l'*Intelligent Transport System*, ainsi que du plan d'action européen visant à réduire le nombre de tués sur la route d'ici à 2020.

Président: Jef Van den Bergh.

L'installation en série d'un système aussi radical est impensable sans le soutien de la société dans son ensemble. Des enquêtes ont déjà été réalisées auprès des citoyens européens et des projets pilotes ont déjà été menés en la matière. Une thèse de doctorat a montré que ce soutien était réel pour les systèmes "doux" qui se bornent à informer et avertir l'utilisateur.

Eu égard à la recommandation formulée par la Commission Fédérale Sécurité Routière, la promotion et l'accroissement de l'acceptabilité sociétale des systèmes de contrôle intelligent de la vitesse font partie des missions de l'IBSR.

05.03 Karin Temmerman (sp.a): Cette réponse aurait déjà pu être fournie en 2004. Dans l'intervalle, les obstacles techniques ont été levés depuis longtemps. Les véhicules peuvent très aisément être équipés de ce système en combinaison avec un GPS.

La thèse de doctorat en question est en grande partie basée sur le projet pilote que nous avons réalisé nous-mêmes à Gand en 2004.

Le soutien de la société est acquis. Il est dès lors inutile de réaliser de nouveaux sondages à ce sujet.

Que les résolutions soient restées sans suite ne manque pas d'être inquiétant.

L'incident est clos.

De twee laatste opties botsen op technische en budgettaire problemen. De overheid, ook gemeenten en Gewesten, moeten accurate informatie kunnen doorsturen aan de ISA-systemen in de wagens.

Daarbij komen de normering en de standaardisering van dat geheel, naargelang de verschillende soorten wagens. Een dwingend systeem moet immers door de constructeur worden ingebouwd en de harmonisatie daarvan is een Europese bevoegdheid.

De ISA-problematiek zal ongetwijfeld aan bod komen in de werkzaamheden van de Europese Commissie rond ITS, het *Intelligent Transport System*, en ook in het kader van het Europees actieplan om een aantal verkeersdoden te verminderen tegen 2020.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

De standaardinstallatie van een dergelijk ingrijpend systeem kan niet zonder maatschappelijk draagvlak. Europese bevestigingen en proefprojecten zijn er al geweest. Een doctoraatsverhandeling heeft uitgewezen dat er voor de zachtere systemen – informeren en waarschuwen – wel degelijk een draagvlak bestaat.

Gelet op de aanbeveling van de Federale Commissie Verkeersveiligheid behoort het tot de opdrachten van het BIVV om het ISA bij bedrijven te promoten en aan een groter draagvlak te werken.

05.03 Karin Temmerman (sp.a): Dit antwoord kon al in 2004 gegeven zijn. De technische belemmeringen zijn ondertussen al lang weggewerkt. Een wagen kan heel gemakkelijk met het systeem worden uitgerust in combinatie met een gps.

De doctoraatsthesis in kwestie is grotendeels gebaseerd op het proefproject dat wij zelf in Gent hebben uitgevoerd in 2004.

Een draagvlak is er zonder meer. Er moet dus niet meer naar gepeild worden.

Het is wel bedenkelijk dat de resoluties eigenlijk zonder gevolg zijn gebleven.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le report des formations prévues dans le cadre du nouveau format du permis de conduire" (n° 6719)

06.01 Kattrin Jadin (MR): Comment expliquez-vous le report au printemps 2012 des formations relatives au nouveau format du permis de conduire prévues pour cet automne, ce qui cause le mécontentement du personnel communal? Comment pourra-t-il délivrer les nouveaux permis dès janvier ou avril 2012?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Il doit s'agir d'un malentendu car ce n'est qu'en janvier 2013 que les administrations communales doivent être opérationnelles pour la délivrance du permis de conduire au format carte bancaire. Le SPF Mobilité fournira aux communes, en plus de l'application, le matériel informatique nécessaire. Les formations seront organisées en 2012 de manière à ce que le personnel communal soit prêt à temps. Les évaluations auprès des communes pilotes montrent la simplicité et même la convivialité du système.

Les formations étant organisées province par province, toutes les communes d'une province démarreront en même temps; le personnel du SPF ira sur place quatre à six semaines à l'avance. Le personnel du *call center* au service des communes depuis dix ans a été renforcé et formé à sa nouvelle mission. Un soutien sera fourni aux communes par le SPF également après l'introduction du nouveau système.

06.03 Kattrin Jadin (MR): Voilà encore une illustration du fait que l'information ne circule pas de manière optimale. La réponse du ministre me ravit.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- M. Peter Vanvelthoven au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Rhin de fer" (n° 6829)

- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le memorandum of understanding relatif au Rhin de fer" (n° 6919)

07.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Début juillet

06 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitstel van de opleidingen inzake het nieuwe formaat van het rijbewijs" (nr. 6719)

06.01 Kattrin Jadin (MR): Hoe komt het dat de opleidingen in verband met het rijbewijs met het nieuwe formaat, die normaal gezien dit najaar zouden worden georganiseerd, tot groot ongenoegen van het gemeentepersoneel pas in het voorjaar van 2012 zullen plaatsvinden? Hoe zullen die mensen die nieuwe rijbewijzen dan al in januari of april 2012 kunnen uitreiken?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Het gaat hier wellicht om een misverstand, want de gemeentebesturen moeten pas in januari 2013 klaar zijn om het rijbewijs in bankkaartformaat uit te reiken. De FOD Mobiliteit zal de gemeenten de toepassing én het nodige informaticamateriaal bezorgen. De opleidingen zullen in de loop van 2012 worden georganiseerd, zodat het gemeentepersoneel op tijd klaar is. Uit de evaluaties bij de proefgemeenten blijkt dat het systeem erg eenvoudig en gebruiksvriendelijk is.

Aangezien de opleidingen per provincie georganiseerd worden, zal men in alle gemeenten van een zelfde provincie op hetzelfde moment van start gaan; vier à zes weken eerder zullen personeelsleden van de FOD ter plaatse de nodige vorming komen geven. Het personeel van het callcenter waarop de gemeenten al tien jaar een beroep kunnen doen, heeft versterking gekregen en werd opgeleid voor de nieuwe taak. Ook na de invoering van het nieuwe systeem zal de FOD de gemeenten ondersteuning blijven bieden.

06.03 Kattrin Jadin (MR): Dit toont eens te meer aan dat er ruis op de lijn zit. Ik ben heel blij met uw antwoord.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Vanvelthoven aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de IJzeren Rijn" (nr. 6829)

- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het memorandum of understanding met betrekking tot de IJzeren Rijn" (nr. 6919)

07.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Begin juli 2011

2011, Le Rhin de fer a fait l'objet d'une concertation ministérielle entre la Belgique et les Pays-Bas. Un accord en vertu duquel le tracé historique deviendrait le tracé définitif a été conclu à cette occasion.

Cette information est-elle correcte? L'administration belge a-t-elle été chargée d'établir pour le 1^{er} novembre 2011 un projet de répartition des coûts entre la Belgique et les Pays-Bas lors de la mise en service du tracé historique? Un calendrier a-t-il été fixé pour atteindre à terme une décision définitive?

07.02 **Peter Luykx** (N-VA): Plusieurs recommandations relatives au Rhin de fer seraient formulées lors de la concertation intergouvernementale du 4 juillet dernier. Ces recommandations déboucheraient sur un memorandum of understanding (MOU), document dont la finalisation avait été annoncée pour le 1^{er} novembre 2011.

Qu'en est-il de ce MOU? Le secrétaire d'État est-il déjà en mesure de citer un délai s'agissant des recommandations formulées en conclusion de l'étude de ProRail et Infrabel relative à l'électrification du Rhin de fer? Quels moyens dégagera-t-il à cet effet? Quelles conclusions intermédiaires tire-t-il des discussions relatives à la répartition des coûts et au calendrier de la remise en service?

07.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Lors de la réunion du 4 juillet 2011, la Belgique a indiqué que son choix définitif se portait sur le tracé historique. La ministre néerlandaise des Infrastructures et de l'Environnement a pris acte de ce choix. Sur cette base, les ministres ont mandaté leurs administrations pour que la concertation officielle entre les deux pays reprenne en ce qui concerne le Rhin de fer. Pour novembre 2011, ces administrations devaient élaborer une solution globale de répartition des coûts. Elles devaient également rédiger un projet de protocole d'accord visant à formaliser la répartition des coûts, les futures procédures et la planification du projet.

Tous ces travaux sont en cours mais ne sont pas encore terminés. Une nouvelle concertation politique relative au dossier devrait avoir lieu à la fin de ce mois.

Par courrier du 18 octobre 2011, M. Peter Ramsauer, le ministre fédéral allemand des

heeft er een ministerieel overleg plaatsgevonden tussen België en Nederland over de IJzeren Rijn. Er is toen een akkoord afgesloten inzake het tracé. Het historische tracé zou het definitieve tracé worden.

Is deze informatie correct? Heeft men van Belgische kant de opdracht gegeven aan de administratie om tegen 1 november 2011 een ontwerp op te stellen over de verdeling van de kosten tussen België en Nederland bij de ingebruikneming van het historische tracé? Is er een timing afgesproken om op termijn tot een definitieve beslissing te komen?

07.02 **Peter Luykx** (N-VA): Op het intergouvernementeel overleg van 4 juli zou inderdaad een aantal aanbevelingen worden geformuleerd met betrekking tot de IJzeren Rijn. Die aanbevelingen zouden uitmonden in een memorandum of understanding (MOU). Dat document moest op 1 november 2011 voltooid zijn.

Hoe ziet dat MOU eruit? Kan de staatssecretaris al een termijn kleven op de aanbevelingen uit de studie van ProRail en Infrabel inzake de elektrificatie van de IJzeren Rijn? Welke middelen maakt men hiervoor vrij? Welke tussentijdse conclusies trekt de staatssecretaris uit de gesprekken over de kostenverdeling en de planning van de reactivering?

07.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Tijdens de vergadering van 4 juli 2011 hebben wij van Belgische zijde aangegeven definitief te kiezen voor het historische tracé. De Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu heeft van die keuze akte genomen. Op basis daarvan hebben de ministers de administraties opdracht gegeven om het ambtelijke overleg tussen de beide landen over de IJzeren Rijn weer op te nemen. Die administraties moesten tegen november 2011 een complete oplossing voor de kostenverdeling uitwerken. Zij moesten tevens een ontwerp van MOU opstellen waarin de kostenverdeling, de verdere procedures en de planning van het project geformaliseerd zouden worden.

Al die werkzaamheden vlotten goed, maar zijn nog niet beëindigd. De verwachting is dat er tegen het einde van november opnieuw politiek overleg over de aangelegenheid zal volgen.

De heer Peter Ramsauer, de Duitse bondsminister van Verkeer, heeft bij brief van 18 oktober 2011

Transports, a indiqué, en réponse à mon courrier du 15 septembre 2011 que le ministère fédéral allemand soutient le choix du tracé historique.

07.04 Peter Vanvelthoven (sp.a): La date prévue était le 1er novembre 2011. Nous pourrions assister à un changement de gouvernement fin novembre. Je prie le secrétaire d'État ou son successeur d'insister pour que la concertation politique puisse avoir lieu fin novembre.

07.05 Présidente: Maggie De Block.

07.06 Peter Luykx (N-VA): Il est regrettable que nous ne puissions avoir une idée plus précise du contenu des accords.

L'incident est clos.

08 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "certaines tensions au sein de la DG du Transport aérien" (n° 6899)

08.01 David Geerts (sp.a): M. Minet, délégué syndical, a signalé le 19 juillet au secrétaire d'État que le fonctionnement de la direction générale du Transport aérien (DGTA) n'est pas optimal.

Une enquête a-t-elle déjà été ouverte?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): M. Minet a été invité à rencontrer le directeur de ma cellule stratégique, puis il a été débattu des problèmes présumés avec le directeur général du Transport aérien. Aucun indice ne permet de parler de dérives à la DGTA ni de menaces qui pèseraient sur la sécurité. Par contre, des tensions existent auprès de la direction du service Agréation des entreprises. Des compagnies étrangères m'ont déjà adressé aussi des doléances à propos du fonctionnement de ce service.

C'est pourquoi j'ai demandé à la direction de développer, en coopération avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), un plan tendant à remédier à cette situation.

Par ailleurs, un principe de rotation sera appliqué lors de la désignation des inspecteurs auprès des différentes compagnies aériennes. Ce principe ne pourra que favoriser l'objectivité des inspections.

L'incident est clos.

09 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,

laten weten, in antwoord op mijn brief van 15 september 2011, dat het Bundesministerium de keuze voor het historische tracé ondersteunt.

07.04 Peter Vanvelthoven (sp.a): De geplande datum was 1 november 2011. Eind november wordt mogelijkerwijze de regering gewisseld. Ik vraag dat de staatssecretaris of zijn opvolger erop aandringen om het politieke overleg eind november te laten plaatsvinden.

07.05 Voorzitter: Maggie De Block.

07.06 Peter Luykx (N-VA): Het is jammer dat we vandaag geen beter beeld krijgen van de inhoud van de afspraken.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "spanningen binnen het DG Luchtvaart" (nr. 6899)

08.01 David Geerts (sp.a): De heer Minet, vakbondsafgevaardigde, heeft op 19 juli aan de staatssecretaris gemeld dat de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) niet optimaal is.

Werd er reeds een onderzoek ingesteld?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De heer Minet werd uitgenodigd bij de directeur van mijn beleidscel en daarna werden de vermeende problemen besproken met de directeur-generaal Luchtvaart. Er zijn geen aanwijzingen dat er binnen het DGLV mistoestanden zouden zijn, noch dat de veiligheid in het gedrang zou zijn gebracht. Wel bestaat er bij de directie Bedrijfserkenningen een spanningsveld. Ook van buitenlandse maatschappijen heb ik reeds klachten gekregen over de werking van deze dienst.

Ik heb daarom aan het management gevraagd om, in samenwerking met EASA, het verantwoordelijke Europese luchtvaartveiligheidsagentschap, een plan op te stellen om daaraan te verhelpen.

Daarnaast zal er een rotatieprincipe worden toegepast bij de aanduiding van de inspecteurs bij de verschillende luchtvaartbedrijven. Dat kan enkel bijdragen tot de objectiviteit van deze inspecties.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan

sur "l'évaluation de l'usage et de la fiabilité des tests salivaires lors des contrôles de police" (n° 6907)

09.01 Anthony Dufrane (PS): Les résultats d'une évaluation de l'usage et de la fiabilité des tests salivaires en matière de détection des drogues étaient attendus pour la fin du mois de septembre 2011.

Quels sont ces résultats? Les services de police ont-ils rencontré des problèmes sur le terrain? Les résultats apportés par ces tests lors de contrôles de police sont-ils assez fiables pour ne pas être rejetés devant un tribunal?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Je n'ai pas encore reçu le rapport d'évaluation relatif à l'usage et à la fiabilité des tests salivaires. Une journée d'études intitulée "Une année de tests salivaires" a été organisée par l'IBSR et l'INCC le 21 septembre. Quelques rapports feraient état de faux positifs. Cependant, des études réalisées par l'INCC montrent que la marge d'erreur des tests salivaires (inférieure à 10 %) serait nettement meilleure qu'avec les tests d'urine. De plus, un conducteur n'est passible d'une peine que si le test salivaire positif est confirmé en laboratoire.

09.03 Anthony Dufrane (PS): Avez-vous pu vous procurer le rapport?

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Depuis la présentation de cette étude, je n'ai reçu aucune nouvelle à vous communiquer.

L'incident est clos.

10 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le coût des alcolocks" (n° 6908)

10.01 Anthony Dufrane (PS): Dès que les alcolocks agréés par le SPF Économie seront disponibles, les conducteurs contrôlés positifs à l'alcootest pourront se voir obligés par un juge du tribunal de police d'installer à leurs propres frais un éthylotest-antidémarrreur.

Cependant, le coût de l'appareil et de son installation n'est pas négligeable. Et, s'il est important de responsabiliser les conducteurs, il est également important de ne pas les fragiliser

de eerste minister, over "de evaluatie van het gebruik en de betrouwbaarheid van de speekseltests bij politiecontroles" (nr. 6907)

09.01 Anthony Dufrane (PS): Het gebruik en de betrouwbaarheid van de speekseltests voor controles op drugsgebruik zouden geëvalueerd worden en de resultaten werden tegen eind september 2011 verwacht.

Hoe luiden de resultaten? Hebben de politiediensten in de praktijk problemen ondervonden? Zijn de resultaten van de speekseltests die tijdens politiecontroles werden afgenomen, betrouwbaar genoeg om niet te worden verworpen door een rechtbank?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik heb het evaluatierapport met betrekking tot het gebruik en de betrouwbaarheid van de speekseltests nog niet ontvangen. Op 21 september jongstleden hebben het BIVV en het NICC een studiedag georganiseerd, getiteld 'Gene zever – Een jaar speekseltesten tegen drugs in het verkeer'. Sommige rapporten zouden gewag maken van vals positieve resultaten. Studies van het NICC tonen evenwel aan dat de foutmarge bij speekseltests (lager dan 10 procent) heel wat beter is dan bij urinetests. Bovendien is een bestuurder slechts strafbaar indien de positieve speekseltest in het labo wordt bevestigd.

09.03 Anthony Dufrane (PS): Heeft u de hand kunnen leggen op het verslag?

09.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Sinds de voorstelling van die studie heb ik geen enkele nieuwe informatie ontvangen die ik u kan meedelen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kosten van de alcoholsloten" (nr. 6908)

10.01 Anthony Dufrane (PS): Zodra de door de FOD Economie erkende alcoholsloten beschikbaar zijn, kunnen bestuurders die positief bliezen door een politierechter verplicht worden om op hun kosten een alcoholslot te installeren.

Het prijskaartje is echter zeer hoog. Hoewel het belangrijk is de verantwoordelijkheidszin van de bestuurders te stimuleren, is het ook niet de bedoeling dat die nieuwe maatregelen hen

financièrement en mettant en œuvre ces nouvelles mesures.

financieel verzwakken.

Quel sera le coût de l'appareil et de son installation? Le conducteur condamné devra également suivre une formation et un accompagnement auprès d'un organisme d'encadrement agréé. Ceux-ci se feront-ils aux frais du conducteur condamné? Si oui, quel en sera le montant annuel? En ce qui concerne l'entretien et les réparations de l'appareil, se feront-ils au frais du conducteur condamné? Si oui, quel en sera le montant annuel? Dans le cas où la personne condamnée serait dans l'incapacité de supporter ces frais, quels moyens seront-ils mis à sa disposition pour l'aider?

Wat wordt de kostprijs van dat toestel en van de installatie? De veroordeelde bestuurder zal ook een opleiding moeten volgen en zich laten begeleiden door een erkende begeleidingsinstantie. Zal de bestuurder ook voor deze kosten moeten opdraaien? Zo ja, hoeveel zal een en ander kosten op jaarbasis? Zal de veroordeelde bestuurder ook moeten betalen voor het onderhoud en de herstellingen van het alcoholslot? Zo ja, om welk bedrag gaat het jaarlijks? Hoe zal een veroordeelde bestuurder worden geholpen indien hij die kosten niet kan dragen?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Les coûts liés à l'installation de l'appareil, en ce compris le téléchargement à intervalles réguliers des données, l'entretien et les éventuelles réparations non rendues nécessaires par une faute du conducteur condamné, sont estimés aux alentours de 1 500 à 2 000 euros pour la première année. À partir de la seconde année, les coûts sont moins élevés. Le prix dépendra également du nombre d'appareils mis en vente sur le marché.

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De kosten van de installatie van een alcoholslot, inclusief het regelmatig downloaden van de gegevens, het onderhoud en de eventuele herstellingen van defecten of problemen die niet veroorzaakt werden door een fout van de veroordeelde bestuurder, worden geraamd op 1.500 à 2.000 euro voor het eerste jaar. Vanaf het tweede jaar zijn de kosten lager. De prijs zal tevens afhangen van het aantal alcoholsloten dat op de markt zal worden aangeboden.

D'autre part, le conducteur condamné devra supporter les frais de l'encadrement, dont le coût avoisinera vraisemblablement les 1 000 euros la première année. L'année suivante, les frais seront moins élevés vu un accompagnement moins intensif.

De kosten voor de begeleiding, die het eerste jaar naar alle waarschijnlijkheid rond de 1.000 euro zullen liggen, zijn voor rekening van de veroordeelde bestuurder. Ze zullen het daaropvolgende jaar lager uitvallen, omdat de begeleiding dan minder intensief is.

Le législateur a prévu la possibilité de diminuer le montant de l'amende de tout ou partie des coûts de l'alcolock sans que le montant de l'amende ne puisse être inférieure à un euro. En outre, les producteurs d'alcolocks et les institutions d'encadrement candidates seraient prêtes à prévoir la possibilité de payer par tranches.

De wetgever heeft in de mogelijkheid voorzien om een deel of het geheel van de kosten van het alcoholslot in mindering te brengen op het bedrag van de boete, met dien verstande dat de boete nooit minder dan één euro kan bedragen. Voorts zouden de fabrikanten van alcoholsloten en de kandidaat-begeleidingsinstanties bereid zijn om gespreide betaling toe te staan.

L'éthylotest anti-démarrage est une alternative à une amende pure et simple et permet également d'échapper à une déchéance.

Het alcoholslot is een alternatief voor een boete tout court en in sommige gevallen ook voor de intrekking van het rijbewijs.

10.03 Anthony Dufrane (PS): Vos réponses me conviennent.

10.03 Anthony Dufrane (PS): Uw antwoorden stemmen mij tevreden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'état d'avancement des enquêtes relatives aux récents accidents et catastrophes ferroviaires" (n° 6913)

11 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voortgang van de onderzoeken naar recente treinongevallen en -rampen" (nr. 6913)

11.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): L'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires analyse plusieurs incidents, accidents ou catastrophes ferroviaires survenus depuis 2008. Certaines enquêtes tardent à être conclues: la première date de novembre 2008, les autres de mai 2009, de novembre 2009, de février 2010 et de septembre 2010. On peut s'étonner de ce retard.

Quel est l'état d'avancement de ces enquêtes? Pouvez-vous communiquer des délais pour leur conclusion, en particulier pour l'accident en gare de Mons du 19 novembre 2009 et pour la catastrophe de Buizingen du 15 février 2010? Comment peut-on expliquer les retards sachant que les textes européens demandent aux organismes nationaux d'enquête de conclure dans les délais les plus brefs, de préférence dans l'année suivant l'accident? Quelles sont les ressources humaines à la disposition de l'organisme d'enquête?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Au début de 2010, l'organisme d'enquête comptait deux enquêteurs. Le 1^{er} décembre 2010, deux ingénieurs sont venus compléter son personnel. Une sélection vient d'être réalisée par Selor: un troisième enquêteur viendra renforcer les effectifs. Une sélection d'un membre administratif est en cours pour se conformer au plan de personnel de l'organisme, qui prévoit sept équivalents temps plein.

Les enquêteurs doivent suivre les formations nécessaires, assurer la mise en place de la base de données des accidents et incidents ferroviaires et effectuer le travail d'analyse et d'enquête. L'organisme poursuit les quatre enquêtes ouvertes par la Holding. Vu que certains éléments sont manquants et difficilement récupérables, le retard accumulé sera difficile à résorber.

Le rapport d'enquête sur la catastrophe de Buizingen est en cours de rédaction. Son ampleur, le manque d'accès de l'organisme à certains éléments saisis par la justice et le refus d'entretien avec les experts de la part du conducteur du train expliquent le délai de ce rapport. Il devrait être publié fin 2011.

11.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): J'entends

11.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor neemt verscheidene incidenten, ongevallen en rampen op het spoor onder de loep die zich sinds 2008 hebben voorgedaan. Sommige onderzoeken raken maar niet afgerond: het eerste onderzoek dateert van november 2008, de overige van mei 2009, november 2009, februari 2010 en september 2010. Waarom een en ander zo lang aansleept mag verwondering wekken.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot die onderzoeken? Wat zijn de termijnen voor het afronden ervan, inzonderheid voor het onderzoek naar het ongeval in het station Bergen op 19 november 2009 en naar de treinramp in Buizingen van 15 februari 2010? Hoe komt het dat die onderzoeken zo lang aanslepen? De Europese teksten vereisen nochtans dat de nationale onderzoeksorganen zo snel mogelijk hun onderzoeken afronden, bij voorkeur in de loop van het jaar dat volgt op het ongeval. Welke personele middelen heeft het onderzoeksorgaan?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Begin 2010 telde het onderzoeksorgaan twee onderzoekers. Op 1 december 2010 werden er twee ingenieurs in dienst genomen. Eerlang komt er nog een derde onderzoeker in dienst, na een selectieprocedure door Selor. Het personeelsplan van het orgaan voorziet in zeven vte's, en daarom loopt er momenteel ook nog een selectieprocedure voor een administratief personeelslid.

De onderzoekers moeten de nodige opleidingen volgen, de databank van ongevallen en incidenten op het spoor opzetten en het analyse- en onderzoekswerk uitvoeren. Het orgaan zet de vier onderzoeken die door de Holding werden ingesteld, voort. Omdat sommige gegevens ontbreken en moeilijk kunnen worden achterhaald, zal het niet gemakkelijk zijn om de opgelopen achterstand weg te werken.

Men is bezig met het opstellen van het onderzoeksrapport met betrekking tot de ramp in Buizingen. De vertraging die de publicatie ervan heeft opgelopen, is te wijten aan de lijvigheid van het rapport, aan het feit dat het orgaan geen toegang had tot bewijsmateriaal dat door het gerecht in beslag werd genomen, en aan de weigering van de treinbestuurder om met de deskundigen te praten. Het rapport zou eind 2011 gepubliceerd worden.

11.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ik begrijp

bien qu'il faut mettre en œuvre des formations, d'autant que les enquêteurs ne viennent pas forcément du milieu ferroviaire. L'organisme manque de ressources pour mener à bien ses enquêtes. Je regrette que le passage de certaines enquêtes vers l'organisme ne se déroule pas de manière efficace. On risque de perdre l'opportunité de formuler des recommandations utiles. Il y a aussi des problèmes de collaboration avec la justice en cas d'enquêtes concomitantes.

Je me réjouis de l'annonce pour les prochaines semaines de la publication du rapport sur la catastrophe de Buizingen.

L'incident est clos.

12 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de gyrophares par De Lijn" (n° 6915)

12.01 Tanguy Veys (VB): Lorsqu'un incident se produit, le personnel de l'équipe d'intervention de la société de transports publics De Lijn est autorisé à immobiliser une personne pendant une demi-heure au maximum. Si après ce laps de temps les services de police ne sont pas descendus sur les lieux, ils sont tenus de relâcher cette personne.

Les véhicules d'intervention disposent d'un gyrophare leur permettant de se rendre sur place rapidement. Dans quels cas concrets les véhicules de De Lijn sont-ils autorisés à utiliser un gyrophare ou une sirène?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Seuls les véhicules reconnaissables des services d'inspection de De Lijn, considérés comme prioritaires, peuvent être équipés d'un feu clignotant bleu et d'une sirène. Conformément au code de la route, les feux clignotants ne peuvent être utilisés qu'en cas de mission urgente. Reste à savoir ce qu'on entend exactement par "mission urgente".

De Lijn a défini en interne des directives et des codes de comportement qui précisent quand le gyrophare peut être actionné. Je n'ai pas connaissance de ces règles. Je suppose qu'une agression dans un tram ou un bus constitue une réelle menace et justifie de ce fait une intervention rapide et l'utilisation des gyrophares.

L'incident est clos.

wel dat er opleidingen verstrekt moeten worden, zeker omdat de onderzoekers niet noodzakelijk vertrouwd zijn met het spoorwegaan. Het onderzoeksorgaan heeft niet genoeg middelen om zijn onderzoeken tot een goed einde te brengen. Ik betreurt dat de overheveling van bepaalde onderzoeken naar het onderzoeksorgaan niet op een efficiënte manier verloopt. Straks missen we de kans nog om nuttige aanbevelingen te formuleren. Ook loopt de samenwerking met het gerecht in geval van parallel uitgevoerde onderzoeken niet op wieltjes.

Ik ben blij te vernemen dat het rapport over de treinramp in Buizingen een dezer weken zal worden bekendgemaakt.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van zwaailichten door De Lijn" (nr. 6915)

12.01 Tanguy Veys (VB): Het personeel van de interventieploeg van De Lijn mag personen na incidenten maximum een half uur in bedwang houden. Als er daarna geen politiediensten gearriveerd zijn, moet het personeel de betrokkene laten gaan.

Om snel ter plaatse te kunnen zijn, beschikken de interventievoertuigen over een zwaailicht. In welke concrete gevallen mogen voertuigen van De Lijn een zwaailicht of sirene gebruiken?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Alleen de herkenbare voertuigen van de inspectiediensten van De Lijn mogen met een blauw knipperlicht en een sirene worden uitgerust. Zij worden beschouwd als prioritaire voertuigen. Volgens de wegcode mogen de knipperlichten gebruikt worden bij een dringende opdracht. Er wordt niet verder omschreven wat er onder 'een dringende opdracht' moet worden verstaan.

De Lijn beschikt zelf over interne richtlijnen en gedragscodes waarin bepaald wordt wanneer het zwaailicht mag worden gebruikt. Ik ben niet op de hoogte van deze regels. Ik ben van mening dat agressie op een tram of bus levensbedreigend kan zijn, wat een snelle interventie en het gebruik van zwaailichten rechtvaardigt.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le test salivaire" (n° 6916)

13.01 Tanguy Veys (VB): Dans quelle mesure la livraison des tests salivaires pose-t-elle des problèmes au point de contraindre la police à opter, dans le cadre de ses contrôles, pour des tests sanguins effectués par un médecin, qui se révèlent plus onéreux. Pourquoi le recours au test salivaire ne fait-il pas l'objet d'un enregistrement centralisé?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les services de police ont certifié qu'aucun problème de livraison ne se pose actuellement. La semaine dernière, 10 000 tests salivaires ont encore été mis à la disposition des différentes zones de police par l'entremise du département de la Justice. Les zones de police organisant les contrôles anti-drogues de diverses manières, des statistiques nationales font malheureusement défaut. La Commission permanente de la police locale est favorable à l'établissement d'un document national imposant une méthode uniforme. À la suite d'autres priorités, telles l'incidence de l'arrêt Salduz, l'établissement d'un tel document risque cependant de se faire attendre encore très longtemps.

L'incident est clos.

14 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le prix unitaire des redevances locales de navigation aérienne pour 2010 et 2011" (n° 6918)

14.01 Tanguy Veys (VB): Le 27 octobre, la Commission européenne a adressé à la Belgique un avis motivé lui reprochant de ne pas l'avoir encore informée du tarif unifié en ce qui concerne les taxes locales sur la navigation aérienne pour les années 2010 et 2011.

L'avis motivé est une deuxième étape dans la procédure d'infraction. La Belgique dispose à présent de deux mois pour réagir, avant que la Cour de justice ne soit saisie.

Pourquoi la Commission européenne n'a-t-elle pas encore été informée du tarif unitaire des redevances locales de navigation aérienne pour les années 2010 et 2011? Quelles mesures ont-elles été prises après les critiques formulées par la Commission européenne?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en*

13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speekseltest" (nr. 6916)

13.01 Tanguy Veys (VB): In welke mate zijn er nog leveringsproblemen voor de speekseltests zodat er bij politiecontroles moet worden geopteerd voor een duurdere bloedafname door een arts? Waarom wordt het gebruik van de speekseltest niet centraal geregistreerd?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De politie heeft bevestigd dat er momenteel geen leveringsproblemen zijn. Vorige week werden via Justitie nog 10.000 speekseltests ter beschikking gesteld van de diverse politiezones. Doordat de politiezones de drugscontroles op uiteenlopende manieren organiseren, zijn er helaas geen nationale statistieken voorhanden. De Vaste Commissie van de Lokale Politie is vragende partij voor een nationaal document met het oog op een uniforme werkwijze. Door andere prioriteiten, zoals de gevolgen van het Salduz-arrest, zal dit echter nog heel wat tijd in beslag nemen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het eenheidstarief voor de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen voor 2010 en 2011" (nr. 6918)

14.01 Tanguy Veys (VB): De Europese Commissie heeft op 27 oktober een met reden omkleed advies gericht aan België, omdat ons land de Europese Commissie nog niet in kennis had gesteld van het eenheidstarief voor de plaatselijke luchtnavigatieheffingen voor de jaren 2010 en 2011.

Het met reden omklede advies is een tweede stap in de inbreukprocedure. België heeft nu twee maanden tijd om te reageren, vooraleer de zaak bij het Hof van Justitie aanhangig wordt gemaakt.

Waarom werd de Europese Commissie nog niet in kennis gesteld van het eenheidstarief voor de plaatselijke luchtvaart en de navigatieheffingen voor 2010 en 2011? Welke maatregelen werden getroffen om aan de kritiek van de Europese Commissie tegemoet te komen?

14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe

néerlandais): Manifestement, l'avis motivé a croisé ma lettre adressée à la Commission européenne, dans laquelle je donnais tous les éléments nécessaires pour suspendre la procédure d'avis.

Les obligations de consultation en matière de fixation du tarif unitaire ont été remplies par le biais d'une réunion de consultation qui s'est tenue le 20 octobre 2011, ce dont la Commission européenne a été informée par un courriel daté du 29 septembre 2011, conformément aux dispositions du règlement européen n° 1794. De même, toujours conformément aux dispositions en vigueur, les documents de consultation ont été transmis trois semaines à l'avance aux utilisateurs, à la Commission européenne et à la BSA, qui est l'autorité nationale de contrôle en cette matière.

Le tarif unitaire, qui a été calculé conformément aux principes du règlement européen et de l'arrêté royal du 12 septembre 2011, s'élève à 174,85 euros. Ce tarif a été, lui aussi, communiqué aux utilisateurs et à la Commission européenne trois semaines avant la consultation.

Le 27 octobre 2011, Belgocontrol m'a soumis une proposition de taux unitaire de 174,85 euros et j'ai depuis approuvé cette proposition.

Dans une procédure d'infraction, l'État membre concerné se voit reprocher l'inobservation de ses obligations en matière d'application du droit européen. Si un État membre omet de prendre les mesures requises ou n'est pas en mesure de les prendre, il peut s'exposer à une condamnation par la Cour de justice à Luxembourg. Je suis convaincu que la Belgique a rempli ses obligations en la matière et que la procédure sera clôturée.

14.03 Tanguy Veys (VB): Elle aurait pu y pourvoir plus rapidement.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 16 h 35.

(Nederlands): Blijkbaar heeft het met reden omklede advies mijn brief aan de Europese Commissie gekruist, waarin ik alle elementen heb meegedeeld die nodig waren om de procedure van het advies op te schorten.

De vereiste consultatieverplichtingen voor de vaststelling van het eenheidstarief werden vervuld via een consultatievergadering op 20 oktober 2011, waarover de Europese Commissie was geïnformeerd via een e-mail van 29 september 2011, in overeenstemming met de bepalingen van de Europese verordening nr. 1794. Ook de consultatiedocumenten werden drie weken vooraf aan de gebruikers, aan de Europese Commissie en aan de nationale, toezichthoudende autoriteit BSA bezorgd, conform de bepalingen.

Het eenheidstarief dat volgens de principes van de Europese verordening en van het KB van 12 september 2011 werd berekend, bedraagt 174,85 euro. Dit tarief werd eveneens drie weken voor de consultatie aan de gebruikers en aan de Europese Commissie meegedeeld.

Belgocontrol heeft op 27 oktober 2011 een voorstel van eenheidstarief van 174,85 euro aan mij voorgelegd en ik heb dat voorstel intussen ook goedgekeurd.

In een inbreukprocedure wordt een lidstaat gewezen op zijn niet-nagekomen verplichtingen in de toepassing van het Europees recht. Indien een lidstaat nalaat om de nodige maatregelen te nemen of daar niet toe in staat is, kan een veroordeling volgen voor het Europees Hof voor Justitie in Luxemburg. Ik ben ervan overtuigd dat België voldaan heeft aan zijn verplichtingen ter zake en dat de procedure afgesloten zal worden.

14.03 Tanguy Veys (VB): Het had wel iets sneller mogen gaan.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.35 uur.